3•1979

За рулем



СОВЕТСКИЕ СПОРТСМЕНЫ — ПИОНЕРЫ В МОТОГОНКАХ ПО ЛЬДУ, МНОГОКРАТНЫЕ ПОБЕДИТЕЛИ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА





ГЕРОИЗМ БУДНЕЙ

Корреспонденты «За рулем» беседуют со знатными целинниками

Все дни пребывания в Москве у них, народных депутатов Высшего органа власти, время было расписано буквально по минутам. Напряженная работа на сессии Верховного Совета СССР, встречи с тружениками столицы, приглашения на радио, телевидение. Беседы, беседы... Какие из них больше всего по душе? Оба, и Иван Иванович Иванов и Леонид Михайлович Картаузов, не сговариваясь, ответили: с молодежью.

И вот мы видим их в окружении ребят с алыми погонами на плечах — это курсанты московского суворовского военного училища, будущие советские офицеры, профессией которых станет защита социалистической Родины. Заметим кстати: в училище, где постигают они азы военной науки, наряду с другими предметами серьезно изучается автодело, и выпускники поступают потом и в высшие военные автомобильные училища, становятся офицерами-автомобилистами.

И какая же радостная возможность выпала им сегодня — встреча с ветеранами войны, знатными целинниками — Героями Социалистического Труда, депутатами Верховного Совета СССР, знающими, что называется, на зубок моторную технику: оба — трактористы, комбайнеры, оба мастерски управляют автомобилем...

Два часа длилась беседа с суворовцами, посвященная книге Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища Л. И. Брежнева «Целина». Много услышали ребята о героизме, о подвигах, о мужестве наших людей в бою и труде.

Представлять читателям тех, кто вел эту беседу и кто запечатлен на фотографии среди суворовцев, видимо, нет надобности: о них теперь знают миллионы советских людей. Напомним лишь следующие строки из книги Леонида Ильича:

«В дни празднования 20-летия целины я говорил в Алма-Ате об одном удивительном человеке — Иване Ивановиче Иванове. Он родился в Ленинграде, во время войны защищал родной город, был тяжело ранен, потерял обе ноги. После длительного лечения приехал в Казахстан, да так и остался здесь. Сроднился с этим краем, стал отличным механизатором, и к боевым его наградам прибавились награды за труд — два ордена Ленина и Золотая Звезда Героя.

Весь зал рукоплескал герою, аплодировал ему с трибуны и я. Потом брали слово другие ораторы, и один из них, как показалось мне, повторил ту же самую историю. Тоже говорил о коммунисте, ленинградце, участнике войны, который лишился обеих ног, приехал на целину, стал одним из лучших трактористов, Героем Социалистического Труда. А зовут его — Леонид Михайлович Картаузов... Работают на целинной земле и Картаузов, и Иванов, судьбы их схожи, и оба они Герои. Совпадение это, я бы сказал, символично. Не зря у нас слово «целинник» стало символом мужества».

...Леонид Михайлович Картаузов ждал

нас в нижнем вестибюле гостиницы «Россия» вечером, после встречи с суворовцами, уже изрядно уставший. Среднего роста, подтянутый, он с улыбкой пригласил к лифту. Походка ровная, уверенная. Вскоре в гостиничном номере Картаузова появился Иван Иванович Иванов. Этот повыше ростом, пошире в плечах, годами постарше, но такой же стройный, собранный. Лицо в морщинках, открытое, дружеское. Походил по комнате, потер широкие ладони, спокойно водворился в кресло.

И корреспонденты начинают разговор:

— Наверное, не мы первые обращаемся к вам с таким вопросом: каковы ваши личные впечатления от решений ноябрьского Пленума ЦК КПСС, работы сессии?

Л. М. Картаузов. Односложно на такой вопрос не ответишь. Решения Пленума, яркая речь на Пленуме Леонида Ильича Брежнева, Государственный план на 1979 год — это целая программа наших действий, проникнутая большой заботой о трудовом человеке, о его благе, о его будущем. Перед каждым из нас открывается, я бы сказал, вдохновляющая перспектива дальнейшего развития нашего общества. Нам же самим, каждому из нас и выполнять эту программу. Многое нам для этого дано, чтобы работать лучше, эффективнее. Но нельзя закрывать глаза на недостатки, на то, что мешает.

Мы, целинники, да, пожалуй, все хлеборобы испытываем нехватку высокопроизводительной техники, агрегатов, механизмов как для полевых работ, так и в животноводстве, специальных автомобилей для села, более совершенных уборочных комбайнов. Словом, ждем от промышленности более реальной помощи.

— А как обстоят дела с кадрами механизаторов, водителей в ваших хозяйствах?

И. И. Иванов. За четверть века освоения целины выросло новое поколение — наша смена. Молодые работают с нами рядом. В свои пятьдесят семь лет я зимой и весной управляю трактором, летом комбайном и в то же время давно обучаю молодежь техническим специальностям. В нашем совхозе «Новый путь» в зимнее время непрерывно действуют курсы трактористов, комбайнеров, водителей автомобиля, мотоцикла. Я на общественных началах преподаю тракторное дело, в том числе и вождение. А в уборочную страду передаю молодым свой опыт комбайнера. В целом же механизаторским всеобучем у нас под руководством парткома занимаются комитеты комсомола и ДОСААФ.

На глазах растут люди в совхозе. Приведу такие примеры. В свое время мне довелось обучить работе на тракторе Володю Невзорова. Стал он знатным трактористом, потом окончил целиноградский сельскохозяйственный институт, был главным агрономом. Сейчас Владимир Петрович возглавляет партком совхоза (в парторганизации 125 коммунистов). Еще три моих воспитанника — Владимир Бурец, Алексей Трибунский, Николай Бароне — кавалеры ордена Трудового Красного Знамени. Растет и следующая смена механизаторов, многие ребята возвращаются с военной службы и управляют совхозной техникой.

Лучше жить стали — забот досаафовской организации еще прибавилось. У рабочих совхоза в личном пользовании сто с лишним автомобилей, а мотоциклов, пожалуй, вдвое больше. У кого из их хозяев «прав» еще нет, тоже в ДОСААФ идут.

Так же обстоит дело и в совхозе «Родина», где трудится Леонид Михайлович. Он еще и старшего сына Сергея обучил механизаторскому делу. Теперь он в армии, а до этого окончил автошколу.

— Вас называют в Казахстане, мы слышали, целинными Маресьевыми. Как вы относитесь к подобной аналогии?

И. И. Иванов. Можно только гордиться таким сравнением. Но, согласитесь, наше положение, — не привилегия, а нелегкая судьба. Герой Советского Союза Алексей Маресьев и недавно ушедший из жизни другой летчик, тоже Герой Советского Союза Захар Сорокин всем своим поведением преподали нам прекрасные уроки мужества, доказали: что бы ни случилось с человеком, пока у него бьется сердце, он должен оставаться в строю.

Л. М. Картаузов. Быть Человеком, погорьковски, с большой буквы. Способность побеждать обстоятельства не приходит сама вдруг, она воспитывается, закаляется в самых разных жизненных ситуациях. Потом это станет уже и нормой, и смыслом жизни.

И. И. Иванов. В словах Леонида большая правда. Не скрою, когда я лишился ног (на Невской Дубровке в сорок третьем это произошло, в том бою с фашистами мало кто из нашей роты живым остался) и когда по госпиталям разным возили, не выходила из головы горькая, страшная мысль: кому я нужен, ополовиненный. Да еще в госпитале в Алма-Ате узнал о смерти матери в осажденном, голодном Ленинграде. Совсем скис. Но нашлись хорошие люди рядом, поддержали, помогли. Не забыть тяжело раненного комиссара Калашникова. Когда я впадал в отчаяние, вдруг слышал, словно боевой приказ, слова этого человека: «В атаку, Иванов!». Снова брался за костыли, делал шаг за шагом, обливаясь горячим потом...

Да что это, право, все о себе да о себе. Я ведь мужик обстрелянный, закаленный, еще в тридцать восьмом в Осоавиахиме обучился стрельбе, сдал нормы на значки ГТО, ПВХО, ГСО. Ох, как это потом в бою пригодилось. Леониду труднее было, он лишился ног мальчонкой, в одиннадцать лет, тоже по больницам, в детских домах жил, прошел огни и воды. И смотрите, каким молодцом держится!

Л. М. Картаузов. Знаешь, Иван, хватит об этом. Лучше расскажи, как в Осакаровском районе оказался.

И. И. Иванов. История о том, как я, коренной ленинградец, новое жительство приобрел, действительно, до некоторой степени любопытная. Было так. Выписался из госпиталя, бросил костыли, освоил протезы — и на поезд. Шел он в Караганду. Вдруг на станции Осакаровка в вагон вваливается человек и прямо-таки митинг устраивает среди нас, фронтовиков, выписавшихся из госпиталя и демобилизованных, агитирует на работу в колхоз. Как потом оказалось, это был председатель артели «Коллективный» Дмитрий Антипович Бутузов. Вышло нас несколько человек из вагона — и прямо в колхоз. В хозяйстве тогда трудились одни женщины да старики. Тяжелое было время. Ну, а когда в пятьдесят четвертом началось наступление на целину, я уже трактор и комбайн водил. Совхоз образовался. Здесь и семейное счастье обрел. Жена Евгения Егоровна — бывшая детдомовка. Когда поженились, всего хозяйства было у меня простреленная солдатская шинель, у нее — ватник, да два-три платьишка... Вырастили трех дочерей. Внуки подрастают. Вот и вся история.

А Ленинград не забываю. Был на встрече ветеранов боев на Невской Дубровке. Ленинградцы меня тоже помнят, спасибо им. Четыре года назад комсомольцы Кировского завода собрали сверхплановый трактор К—701 и с дарственной надписью на борту прислали персонально для меня. На нем и работаю по сей день.

— Леонид Михайлович, к вам такой вопрос: без малого четверть века вы на переднем крае целинных рубежей. Верно ли, что вам приходилось пускаться на некоторые хитрости, чтобы в числе ленинградских комсомольцев-добровольцев добиться отправки на целину.

Л. М. Картаузов. К сожалению, приходилось. На целину я прибыл ранней весной 1955 года. У нас на обувной фабрике «Скороход», как и по всей стране, комсомольцы горячо откликнулись на призыв партии. Пришел с заявлением в райком комсомола и я. Оттуда — на медицинскую комиссию, а там отбирали ребят, которые покрепче физически. Некоторые врачебные кабинеты худо-бедно преодолел, а вот к хирургу подослал приятеля вместо себя. Может, зря боялся, а может и не зря: могли забраковать. Я сказал «к сожалению» потому, что и сегодня приходится сталкиваться с такими случаями, когда чуткость к людям, заботу о них — это одно из самых дорогих завоеваний Великого Октября — смешивают с ложной жалостью или подменяют перестраховкой (обращается к Иванову):

— Какие там мы с тобой, Иван, силачи, — а вот держимся! Я ведь знаю, как ты за лето на комбайне убережешь сотен пять гектаров зерновых, да каждый день спустишься и поднимешься на мостик десяток-другой раз...

И. И. Иванов. Насчет уловок он еще не все сказал. Если мне память не изменяет, в 1965 году Леонид, уже опытный тракторист и комбайнер, переехал в совхоз «Родина» Целиноградского района,

За нашу Советскую Родину!

За рулем

3 ● Март ● 1979

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту

Издается с 1928 года

он там и сейчас. Приключилась тогда с ним такая история. Директор Николай Гаврилович Тимошенко посылает его в одну из бригад, которая получила новые тракторы Т—75. Выходит тракторист из кабинета, а тот вдруг узрел: хромает человек. Спрашивает, что с ногами. Новые, говорит, ботинки купил, жмут. А некоторое время спустя обман обнаружился: после смены тракторист крепко спал, а рядом стояли протезы. Директор, бывший фронтовой летчик-истребитель, потом рассказывал: «Сердце облилось кровью, да как же он провел на мякине меня, старого воробья? И для чего? Проснувшись, Леонид попросил прощения: уж очень хотелось работать на тракторе. Обнял я тогда этого мужественного парня. Может быть с моей легкой руки его и стали называть у нас целинным Маресьевым».

Долго еще длилась наша беседа. Коечто об этих побратимах целины, ее первопроходцах знали и раньше, многое узнали в тот вечер. О том, например, что Леня Картаузов, потеряв родителей, был сыном полка в 185-й стрелковой дивизии, связным, ходил в разведку. На войне лишился ног. Что, приехав на целину, в тридцатиградусный мороз ставил палатки, работал плотником, рубил в карьере камень, пока наконец не добрался до самого главного, о чем мечтал, — до техники, до трактора, комбайна. Узнали о том, как Иван Иванович Иванов не один год подряд убирал по полтысячи гектаров зерновых, как однажды его без сознания от переутомления с окровавленными голенями увезли в больницу. Какими большими государственными делами занимаются герои целины, выполняя почетные обязанности депутатов Верховного Совета СССР.

Обязанности эти столь же трудны, сколь и почетны. Надо постоянно помнить о наказах избирателей и следить за их выполнением. Там затянулось строительство клуба — необходимо помочь; там обещал поделиться опытом с молодыми механизаторами, а там приглашают побеседовать с «трудными» подростками. Люди постоянно обращаются, кто за советом, кто с предложением, а кто за помощью. И по делам государственным, и по общественным, и по личным. Обильна почта депутата, и ни одно письмо не должно остаться без ответа. Во все надо вникнуть, другой раз в нескольких организациях побывать, настойчивость проявить. И каждый шаг — ответственность: ведь депутат действует от имени государства.

Прощаясь со знатными хлеборобами, мы вспомнили вот эти строки из книги Леонида Ильича Брежнева:

...«Есть героизм момента. Есть героизм тяжелых периодов в жизни всего народа — примером может служить война. И есть героизм будней, когда сознательно и добровольно люди обрекают себя на тяготы, зная, что в другом месте их могло и не быть. Считаю, что люди целины показали себя героями. Они выдержали все трудности быта первой поры и годами терпеливо и стойко обживали эту совсем не ласковую землю».

Иван Иванович Иванов и Леонид Михайлович Картаузов лично причастны к обоим периодам — героизму войны и героизму целинных будней.

Беседу записали А. БАБЫШЕВ и И. БУТИН
Фото В. Князева

ГАРАНТИЯ

Укрепление кадров ДОСААФ и улучшение работы с ними играет важную роль в борьбе за повышение эффективности и качества работы по всем основным направлениям деятельности оборонного Общества.

Из постановления III пленума ЦК ДОСААФ СССР «О состоянии и мерах по улучшению работы с кадрами и общественным активом в организациях ДОСААФ»

Этот пленум состоялся на исходе минувшего года. В докладе председателя ЦК ДОСААФ СССР, маршала авиации А. И. Покрышкина, выступлениях участников пленума, принятом постановлении подведены итоги сделанного, проанализированы недостатки, намечены конкретные меры по улучшению, дальнейшему совершенствованию всей военно-патриотической деятельности оборонного Общества.

РАВНЕНИЕ НА ЛУЧШИХ

В. ШМАРОВ,
председатель ЦК ДОСААФ Молдавской ССР

Кто из нас, руководителей комитетов, не мечтает о том, чтобы довести дела всех наших организаций до уровня вот той, самой, самой передовой, самой лучшей в республике. И ходил бы ты тогда в передовиках, забот бы поубавилось, критиковали бы тебя меньше. Словом, облегчилась бы жизнь, а главное вся оборонно-массовая работа круто пошла бы в гору. Мечтать, конечно, никому не возбраняется, да вот только на деле достичь этого пока не удается. Потому что все зависит не столько от желаний, сколько от людей — руководителей и исполнителей, а люди-то разные.

Есть, например, у нас в Молдавии две автошколы — липканская и ниспоренская. Обе располагают добротной материально-технической базой, обеспечены квалифицированными кадрами преподавателей. Ниспоренская даже оснащена получше — имеет новое учебное здание, общежитие для курсантов. Обязательства она тоже берет посильные. А доходит дело до их выполнения — начинаются недоразумения: методическая, политико-воспитательная работа в коллективе, посещаемость, успеваемость обучаемых, а отсюда и качество подготовки водителей для армии и народного хозяйства на значительно более низком уровне, нежели в липканской автошколе.

Когда аппарат ЦК ДОСААФ республики провел углубленную проверку и тщательно проанализировал деятельность ниспоренской школы, то убедился, что во многих упущениях повинны руководитель коллектива Г. Е. Круду и его ближайшие помощники. Слабая организаторская работа, в том числе и по социалистическому соревнованию, недостаточная требовательность к людям, попустительство, нарушение дисциплины — все это не могло не повлиять отрицательно на учебный процесс и в итоге на знания и умение, с которыми курсанты выходят из стен школы.

И наоборот, успехи липканской автошколы, которой руководит А. М. Москальчук, объясняются тем, что там коллектив действует сплоченно, люди слов на ветер не бросают, каждый относится к делу с чувством высокой ответственности, душой болеет за свой участок работы, за высокое качество подготовки каждого курсанта, каждого выпускника, которому доверяется руль автомобиля.

Разумеется, мы стремимся к тому, чтобы отстающие учебные организации подтягивать до уровня передовых, используем в этих целях критику, как проверенное средство движения вперед, строго требуем с нерадивых работников, конечно, оказываем надлежащую помощь, учим на опыте лучших.

А такого опыта немало среди учебных организаций республики. Сошлюсь еще на тираспольскую образцовую автомобильную школу. Ее коллектив возглавляет уже много лет коммунист Л. Л. Ройзен. Что характерно в стиле деятельности этого коллектива? Верность слову, взятым обязательствам, единые усилия в их выполнении. На III пленуме ЦК ДОСААФ красной нитью проходила мысль: ничто не наносит такого ущерба воспитанию кадров, осуществлению поставленных задач, как разрыв между словом и делом, принятым решением и его исполнением. Кстати сказать, тираспольцы, как правило, берут повышенные социалистические обязательства. И за много лет не было случая, чтобы их не выполнили.

На базе этой школы мы нередко проводим методические сборы руководителей, преподавателей, мастеров автошкол, спорттехклубов, учим их не только тому, как оборудовать классы, как внедрять новое, передовое в практику подготовки водителей, чего немало у тираспольцев, но и тому, как воспитывать людей, сплачивать коллектив на основе ленинских принципов подбора, расстановки и воспитания кадров.

А известно: сплачивать, воспитывать большой или малый коллектив — это искусство, требующее умелого использования моральных и материальных стимулов. Об этом на пленуме ЦК ДОСААФ также разговор шел. Скажем, в тираспольской автошколе действует твердый порядок: передовиков поощряют, недобросовестных наказывают. Формы поощрения самые разнообразные. Только в 1978 году за рационализаторство, изобретательство, направленные на улучшение материально-технической базы автошколы, ЦК ДОСААФ республики по представлению руководства школы наградил одиннадцать преподавателей и мастеров дипломами и премиями. Всего же за истекший год люди получили 140 поощрений — благодарности, дипломы, вымпелы, нагрудные знаки ДОСААФ, денежные премии.

УСПЕХА

щества. Пленум ЦК ДОСААФ еще и еще раз подчеркнул: чтобы претворить в жизнь решения XXV съезда, ноябрьского (1978 г.) Пленума ЦК КПСС, положения и выводы, вытекающие из выступления на Пленуме товарища Леонида Ильича Брежнева, из его книг «Малая земля», «Возрождение», «Целина», необходимо коренным образом улучшать работу с кадрами, их подбор и воспитание, постоянно заботиться о людях, о создании дружных, трудоспособных коллективов. В этом залог успехов.

Сразу после пленума корреспонденты журнала встретились с его участниками— руководителями двух республиканских организаций ДОСААФ и попросили их поделиться мыслями о месте и роли кадров, общественного актива в оборонно-массовой работе.

Поощрения — это свидетельство внимания к людям, чуткого отношения к тем, кто старается выполнять порученное дело с высокой ответственностью, кто инициативен, умел, напорист.

Коллектив тираспольской автошколы— один из самых передовых среди учебных организаций ДОСААФ республики, но не единственный. Умеют держать слово, с честью выполнять взятые на себя обязательства коллективы кишиневской объединенной технической школы, которой руководит А. Б. Лекарь, слободзейского спортивно-технического клуба, возглавляемого Ф. И. Котельным, детской юношеской спорттехшколы (директор Н. Г. Косолапов), многих других.

Распространение их опыта, дальнейшее улучшение работы с нашими кадрами во всех звеньях, решительное устранение имеющихся недостатков, улучшение стиля руководства — вот на это и нацеливают нас решения III пленума ЦК ДОСААФ.

НАША ОПОРА, НАША СИЛА

Ю. РАУДСЕПП,
председатель ЦК ДОСААФ Эстонской ССР

Сказать, что автомотоспорт в Эстонии одно из самых любимых и почитаемых увлечений, — это повторить давно известное. Далеко за пределами республики наслышаны о наших трассах, чемпионах, гоночной технике. И потому, стоит только зайти разговору о наших успехах в ралли или на «кольце», как сразу услышишь: «Так это же Эстония! Что вы хотите», словно само название республики уже предопределило нам и любовь к моторам, и рождение спортивных дарований, и многое, многое другое. А на самом деле это не так. То, что сделано для развития автомотоспорта в Советской Эстонии (а сделано, действительно, немало) — плод многолетних усилий досаафовских, спортивных организаций, неустанного труда армии общественников, которых принято у нас в стране называть гордым словом «энтузиасты».

ЦК ДОСААФ Эстонской ССР всегда считал развитие военно-технических видов спорта одним из важнейших направлений массовой оборонной работы, а участие в ней широкого спортивного актива — обязательным, непременным.

Что греха таить, бывает нередко и так: создаются федерации, коллегии судей и другие общественные спортивные институты, а спортивными делами все равно занимается несколько штатных работников — актив игнорируется. И результаты соответствующие: ни массовости, ни мастерства. Опора на общественность, всемерное участие ее в руководстве спортом, в обеспечении его массового развития сами по себе предопределяют доверие, уважительное отношение к активу, умение поддержать его инициативу, его начинания. На это нам еще и еще раз указывают решения III пленума ЦК ДОСААФ СССР.

Выступая на пленуме, я рассказал, как все эти важнейшие принципы работы с общественностью мы стараемся обращать на благо развития спорта, а значит и на выполнение тех задач, которые поставила партия перед оборонным Обществом.

В среднем у нас на каждую первичную организацию приходится по 50 человек, занимающихся техническими видами спорта. Иными словами, каждый четвертый член ДОСААФ в Эстонии — спортсмен. За пять лет мы подготовили 254 мастера спорта (из них 96 по автомотоспорту), 804 кандидата (из них 620 по автомотоспорту), и, что, наверно, самое примечательное, эти спортсмены высшего класса воспитаны во всех шести городах республиканского подчинения и во всех 14 районах Эстонии. Это говорит о многом, и прежде всего о действительно широком, повсеместном привлечении молодежи к спорту. А такую работу, с учетом крайне небольшого штатного аппарата, просто немыслимо вести без сотен, тысяч добровольных помощников-активистов, отдающих свое свободное время любимому делу.

Как организована их деятельность, лучше всего показать на примере автомотоспорта. Начнем со спортивных федераций Эстонии. В состав их президиумов входят авторитетные представители комсомольских и профсоюзных организаций, спортивных обществ и ведомств, занимающихся автомотоспортом. При президиумах работают комитеты по отдельным видам соревнований (например, при Федерации автомобильного спорта — по кроссу, картингу, кольцевым гонкам, многоборью, ралли), тренерский и технический советы, коллегия судей. Дело у нас поставлено так, что президиумы федераций, а не работники аппарата ЦК ДОСААФ республики или республиканского клуба готовят предложения по составам сборных команд республики и их старших тренеров, по организации учебно-тренировочного процесса. Федерации и их актив ведут учебно-методическую работу: организуют занятия и семинары с тренерами и инструкторами-методистами, разрабатывают и распространяют методические рекомендации, поддерживают контакты с советами тренеров всесоюзных федераций, направляют своих представителей в города, районы, особенно сельские, для оказания консультативной, организаторской и другой помощи на месте.

Президиумы республиканских спортивных федераций возглавляют авторитетные, знающие и любящие спорт люди: автомобильного спорта — ответственный работник аппарата Совета Министров ЭССР Юло Ярв, мотоциклетного спорта — ответственный работник Президиума Верховного Совета республики Лео Кяпа.

Большую роль отводим мы советам тренеров федераций, которые состоят в основном из лучших общественных тренеров (на каждого из них приходится четыре-пять кандидатов в сборные команды республики) и судейской коллегии. В небольшой нашей республике насчитывается более 3900 судей, регулярно принимающих участие в судействе соревнований по военно-техническим видам спорта. Наших судей часто приглашают для выполнения обязанностей главного судьи, его заместителей или главного секретаря всесоюзных и международных соревнований по автомотоспорту. В этом факте — оценка работы эстонской коллегии судей, возглавляемой заслуженным деятелем спорта ЭССР Харри Мойковым.

Нам удалось создать такую атмосферу, когда выполнение тренерских и судейских обязанностей рассматривается в республике как почетное и ответственное дело. Так и должно быть: ведь тренеры и судьи не только активно содействуют пропаганде спорта, но и самым непосредственным образом влияют на воспитание советских спортсменов в духе коммунистической морали. Они призваны вести непримиримую борьбу со всеми случаями недисциплинированности, грубости и нетактичности. Центральный комитет ДОСААФ ЭССР с большим уважением и вниманием относится к их благородной работе, стремится широко поощрять, содействовать признанию их заслуг перед спортом. Только за последние пять лет почетные звания «Заслуженный деятель спорта Эстонской ССР» и «Заслуженный тренер Эстонской ССР» присвоены 11 общественным деятелям в наших видах спорта.

Разумеется, не все еще нас удовлетворяет, не везде дела идут так, как этого требуют решения III пленума ЦК ДОСААФ СССР. В ряде районов и городов республики руководители комитетов еще не наладили прочных контактов с общественным спортивным активом, не проявляют должной заботы о повышении его квалификации и вследствие этого не обеспечивают широкого фронта спортивной работы, не выращивают спортсменов высокого класса.

Близятся очередные старты VII летней Спартакиады народов СССР, включающие соревнования по военно-техническим видам спорта. И это обязывает нас еще больше расширить границы и масштабы спортивной работы при активнейшем участии общественности — нашей опоры, нашей силы.

В ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ

ПОЧИН ИДУЩИХ ВПЕРЕДИ

Этот номер выйдет в свет, когда советские люди впервые на основе новой Конституции СССР будут выбирать лучших, достойнейших своих представителей в высший орган государственной власти — Верховный Совет Союза ССР. Выборы — важное политическое событие в нашей жизни. И, готовясь отметить его как праздник торжества социалистической демократии, все советские люди, и в их числе члены 86-миллионного оборонного Общества, стремятся отдать все силы и знания укреплению экономической и оборонной мощи страны.

Подведя итоги социалистического соревнования за год минувший, комитеты, учебные организации ДОСААФ, их многочисленный актив исполнены решимости закрепить достигнутые результаты, выйти на новые рубежи в оборонно-массовой работе в четвертом году пятилетки.

Инициаторами соревнования под девизом «Добиться в 1979 году новых успехов в осуществлении задач, поставленных перед оборонным Обществом» выступили организации Омской области, Федоровского района (Казахская ССР), ордена Ленина воронежского шинного завода, ордена Трудового Красного Знамени совхоза «Верхнетроицкий» (Калининская область), таллинской 33-й средней школы имени Ю. Смирнова, коллективы приморской образцовой радиотехнической школы (г. Владивосток), запорожского аэроклуба и шахтинского авиационно-ремонтного завода ДОСААФ. Бюро президиума ЦК ДОСААФ СССР одобрило эту инициативу.

Социалистические обязательства инициаторов соревнования в 1979 году высокопартийны, они наполнены конкретным содержанием и направлены на то, чтобы поднять всю воспитательную, организационную и учебную работу на новую ступень, отвечающую современным требованиям. Большое значение в этих документах придается ставшему уже массовым движению «Работать без отстающих». Намечено усилить дальнейшую пропаганду среди населения ленинских заветов о защите социалистического Отечества, вовлечь подавляющее большинство граждан в ряды оборонного Общества. Омская областная организация намерена выполнить годовой план подготовки технических специалистов для народного хозяйства ко второй годовщине принятия Конституции СССР, обучить 15 тысяч юношей и девушек, в том числе восемь тысяч водителей и механизаторов для села. Деловой, практической направленностью проникнуты обязательства федоровской районной организации ДОСААФ. В ее программе — изучение во всех первичных коллективах книги Л. И. Брежнева «Целина», широкое использование этого произведения для воспитания у трудящихся и молодежи высоких моральных принципов, выработки боевой жизненной позиции; активизация учебной и спортивной деятельности; особое внимание уделено работе с подростками, созданию в школах и СПТУ отрядов «Юные друзья Советской Армии», участию в подготовке и проведении игр «Зарница» и «Орленок».

Столь же конкретны и масштабны обязательства других инициаторов социалистического соревнования в 1979 году. Задача всех организаций оборонного Общества состоит теперь в том, чтобы по-деловому поддержать почин передовиков, добиться, чтобы выполнение и перевыполнение принятых обязательств стало долгом каждого члена ДОСААФ.

ЧТО МОЖЕТ

В глубине двора, окруженного тяжеловатыми серыми пятиэтажками, стоит небольшое здание. Вывеска: «Комитет ДОСААФ». Здесь же — спортивно-технический клуб строителей. Время утреннее, закрыты пока учебные классы и красный уголок. Они оживут вечером, когда придут сюда после работы те, кто решил научиться водить автомобиль, мотоцикл или трактор, работать с любительской радиостанцией, те, кого влекут военно-технические виды спорта. А пока с председателем комитета Юрием Прокофьевым и начальником СТК Петром Мельниковым мы сидим в просторном кабинете, беседуем о делах организации ДОСААФ и клуба, листаем альбомы с фотографиями и газетными вырезками. Сообща стараемся ответить на вопрос: что может клуб?

Вчера (несколько лет назад): нынешнее здание комитета было вдвое ниже — один этаж, два тесных класса; материальная часть — один измученный автомобиль и несколько потрепанных мотоциклов. Более чем скромные возможности и весьма скромные результаты.

Сегодня: шесть классов, часть из которых разместилась в соседних домах, восемь легковых и два грузовых автомобиля, восемь учебных и двенадцать спортивных мотоциклов, любительская радиостанция, постоянно обновляемые учебные пособия. Последние годы СТК прочно удерживает первенство среди спорттехклубов Вологодской области, да и комитет ДОСААФ объединения здесь один из лучших.

Все это пришло не сразу. Потребовались немалые усилия Прокофьева и Мельникова, их единомышленников и многочисленных добровольных помощников, чтобы сделать решающий шаг от «вчера» к «сегодня». Потребовалась действенная поддержка руководства и общественных организаций. Партком объединения пристально следит за работой комитета, спортивно-технического клуба и низовых организаций ДОСААФ в трестах и управлениях, регулярно включает вопросы оборонно-массовой работы в повестку дня своих заседаний.

Существенна помощь — велик и спрос. Сейчас деятельность комитета и его СТК развивается по нескольким направлениям.

Обучение. Только за последние три года в СТК объединения получили технические специальности свыше трех тысяч человек — водители третьего класса, трактористы, сварщики, радиотелеграфисты. Более 240 человек ежегодно получают здесь «права» категории «В» и еще 200 — на вожденне мотоцикла. На экзаменах претензии в ГАИ возникают лишь в исключительных случаях.

...Класс по Правилам дорожного движения и устройству автомобилей разместился на втором этаже. Почти каждый вечер приходит сюда один из опытнейших преподавателей М. Панфилов, много лет выпускающий шоферов. Его занятия всегда интересны. Мы дождались перерыва и стараемся выведать «секреты».

— Человек, стоящий по эту сторону учительской кафедры, — говорит Панфилов, — прежде всего сам должен быть образцом во всем, начиная с внешнего вида и кончая дисциплинированностью, организованностью. Только тогда ты имеешь право требовать того же от учащихся, требовать в полной мере. К каждому занятию я готовлюсь как к первому в жизни, перечитываю конспекты, «прокручиваю» мысленно весь урок. Это помогает избежать застоя, еще раз выверить свои методы.

Спорттехклубу удалось уже к первой стадии обучения привлечь настоящих энтузиастов, знающих и любящих свое дело. Среди них — В. Григорьев. По профессии он токарь, а после работы спешит в клуб, где ждут его начинающие мотоциклисты. С ним нам и предложили побеседовать.

— Мотоцикл — моя давняя любовь: «гонялся», получил разряд, а теперь вот учу других. Ребята у меня в основном совсем молодые, энергии — через край. Только успевай направлять ее в нужное русло. В общем, скучать не приходится. Можно сказать, что мне повезло: учить парней крепко сидеть в седле, уверенно держать руль в руках — дело очень интересное. «Учительский» стаж у меня, правда, невелик, но среди недавних учеников есть уже неплохие спортсмены. Вот Валя Телегин. Кандидат в мастера спорта, чемпион области по мотокроссу. Сейчас он в армии. Уволится в запас — обязательно вернется в команду.

Спорт. В социалистических обязательствах комитета ДОСААФ на 1978 год было записано: «Подготовить инструкторов-общественников — 75, судей по техническим видам спорта — 35. Провести 20 соревнований с участием в них не менее 1200 человек».

В Череповце особенно популярен мотоспорт. Здесь любят и знают толк в кроссе, ипподромных и ледовых гонках. На ипподроме, на стадионе «Металлург» зрители заполняют трибуны до отказа. Часто приезжают на состязания спортсмены из других городов. И в СТК я встретился с теми, кто много сил отдает мотоспорту, организации соревнований, такими, как судья 1-й категории бригадир В. Сурмило, который еще 17 лет назад (он был тогда заместителем председателя комитета ДОСААФ в своем управ-



Тамара Петровна относится к категории тех людей, для которых минута без движения — потерянное время. Она всегда в действии: с кем-то разговаривает по телефону, что-то подписывает, решает текущие дела. И следит за часами: не опоздать на совещание, семинар, пленум... Может быть поэтому, когда ее спрашивают, давно ли она руководит районным спортивно-техническим клубом ДОСААФ, Тамара Петровна искренне удивляется: «Да, по-моему, всю жизнь этим занимаюсь!»

На самом деле в должности начальника СТК она трудится около 10 лет (до этого 10 лет была там бухгалтером). Но так много успели сделать за эти годы начальник и его клуб, таких заметных результатов достигли, что даже знающего человека это удивляет.

Мы привыкли к тому, что существуют должности «мужские» и «женские». Начальник СТК — должность нескладкая: автомобили, гаражи, шоферы, учебные стенды, спортивные соревнования... Сотни вопросов, один другого заковыристей. Вроде бы не для женского характера работа.

— Что вы?! — удивляется Тамара

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ

лении) собрал команду мотоциклистов, давшую немало отличных гонщиков. Сами они уже не выходят теперь на старт, но отдают свой опыт как организаторы спорта, подобно В. Новацкому. Пожалуй, ни одного состязания в СТК не проходит без его участия. Работает он кристаллизатор'щиком на металлургическом заводе имени 50-летия СССР, где есть свой клуб, но спортивную жизнь связал с клубом строителей; тут, по его словам, и техники побольше и постановка дела серьезнее.

Сейчас в мотоспорт приходят уже дети ветеранов. Всерьез увлекаются гонками сыновья Новацкого и его товарища по той, первой команде, В. Лаптева. А кандидата в мастера спорта С. Сидорова воспитал старший брат, Евгений — нынешний тренер команды спорттехклуба.

— СТК делает для нас все что может: техники, запчастей хватает, заботу чувствуем постоянно. Желающих попасть в секцию очень много, но мы берем лишь тех, кто хочет серьезно тренироваться, кто любит технику и умеет ставить командные, коллективные интересы выше личных. Выросли у нас кандидаты в мастера спорта, перворазрядники, есть очень перспективные ребята. На старт готовы выходить хоть каждый день...

Конечно, «не мотоспортом единым» жив клуб. Есть тут и автомобильная секция, в которой 25 человек, недавно начали заниматься авторалли — уже участвовали в таких ответственных ралли, как «Кремлевские куранты» и «Белые ночи». Шестеро стали кандидатами в мастера спорта. А одна из главных сегодняшних забот руководителей комитета и СТК — раздобыть еще несколько раллийных машин. Средства на них объединение уже выделило.

Под покровительством клуба военно-технические виды спорта прочно обосновались на предприятиях объединения. Так, в автотранспортном управлении в каждой из 18 колонн есть своя команда по автомногоборью. Нередко соревнования, организованные СТК, в первую очередь состязания по фигурному вождению автомобилей и мотоциклов, привлекают десятки любителей. В круг спортивных интересов строителей входят и многоборье ГТО, и стрельба, и «охота на лис», и биатлон.

Подготовка хороших спортсменов, конечно, важное дело, но отнюдь не самоцель клуба. Тут заботятся прежде всего о воспитании молодежи, физическом и нравственном.

Воспитание патриотизма. Фото из альбома комитета ДОСААФ: Пискаревское кладбище в Ленинграде. У мемориала группа ребят с лентами через плечо: «Череповец — Ленинград — Череповец. Победа». В канун 30-летия Победы над фашистской Германией спортивно-техническому клубу строителей было поручено доставить на кладбище Череповца Вечный огонь с Пискаревского кладбища. К этому мотопробегу готовились тщательно. Рабочие-рационализаторы помогли сконструировать специальную горелку, чтобы огонь в пути не гас в любую погоду. И вот мы смотрим снимки, сделанные в 1975 году, — старт, дорога, Ленинград, торжественный митинг в Череповце 9 мая. Снимки хранят бережно. Они — история и гордость клуба.

Почему же именно на строителей пал тогда выбор? Во-первых, высок авторитет их комитета ДОСААФ и спорттехклуба в городе. А во-вторых, здесь уже был накоплен опыт подобных мотопробегов. Первый — «Факел» — организовали еще в 1971 году: путь шел по местам боев 286-й Ленинградской Краснознаменной стрелковой дивизии, в которой сражалось много череповчан. Потом были мотопробеги «Стойкость» — в Ленинград, «Подвиг» — в Брест и Хатынь, «Исполин» — в Волгоград. Участие в них — особая честь, которой удостаиваются лучшие спортсмены и активисты клуба. Каждый старт проходит торжественно, а впечатления, с которыми участники возвращаются домой, огромны. Мне довелось услышать от них: «Мы словно своими глазами увидели то, что пережила страна в годы войны. Мы ощутили масштабы подвига и глубину мужества советских солдат».

А последний пробег — летом минувшего года, под девизом «Патриот», был не совсем обычным. Колонна из 23 мотоциклов, трех легковых и трех грузовых автомобилей отправилась в Кадуйский район. В Кадуе, где собрались работники сельских комитетов ДОСААФ и сотни зрителей, состоялся показательный мотокросс, строители рассказали об опыте работы оборонного Общества в объединении.

* * *

Досаафовские «Жигули» бежали по городу. Вдруг председатель комитета Юрий Прокофьев (он был за рулем) затормозил и показал рукой в сторону старых домов:

— Вот здесь будем строить новое здание комитета и спорттехклуба: с просторными классами, теплым гаражом, всем необходимым для подготовки специалистов, развития спорта, военно-патриотической работы. Приезжайте еще раз — сами увидите. Обязательно приезжайте.

В. СТАРЧЕВСКИЙ,
спецкор «За рулем»

Вологодская область,
г. Череповец

Комментарий председателя вологодского обкома ДОСААФ Александра Петровича Иванова

Я понимаю, что в стране найдется достаточно спортивно-технических клубов, чьи достижения выглядят более солидными, чем у СТК, о котором здесь шла речь. Однако рассказ об опыте строителей представляется полезным, потому что здесь постоянно думают о завтрашнем дне, ищут новые пути в работе. Самое главное — в Череповце подобрался отличный актив, вокруг клуба сплотились и молодежь, и ветераны, упомянутые в корреспонденции и оставшиеся «за кадром». В их преданности делу — решающая сила организации.

Надо сказать, что курс на массовость, на привлечение широкого круга энтузиастов стал столбовым в ДОСААФ Вологодщины. За последние годы нам удалось сделать заметный шаг вперед в социалистическом соревновании, перестроить деятельность многих первичных организаций. СТК строителей и их комитет ДОСААФ выступили застрельщиками в ряде интересных дел, таких, как агитпробеги в сельские районы области.

Есть чем гордиться и другим комитетам и спорттехклубам. При вологодском ГПЗ-23 с помощью профсоюзной организации и комитета ДОСААФ собкор «Известий» по области А. Никитин создал клуб «Мы сами». В нем около 180 подростков, большинство из которых считались «трудными». Мальчишки с огромным увлечением изучают мотоцикл, делают карты, провели парад своей техники на улицах города, показательные выступления. На другом заводе усилиями энтузиаста В. Ильинского создана сильная мотосекция. Ю. Уханов и С. Бобылев, работающие на ГПЗ-23, — пионеры авторалли в области. Еще совсем недавно они были единственным экипажем, а сейчас раллийные команды появились в пассажирском автопредприятии, в автошколах, спорттехклубах. С 1977 года мы начали проводить свое ралли «Вологодские кружева», которое, думаем, станет традиционным.

Не берусь утверждать, что мы решили все проблемы. Хотя сделано многое, областная организация ДОСААФ еще не занимает передовых позиций. Но пример череповецких строителей и десятков наших активистов позволяет уверенно смотреть в будущее, верить, что на избранном пути — пути широкого привлечения общественности к работе Общества — нам удастся успешно решать главные задачи: воспитательные, учебные, спортивные, подготовки кадров для армии и народного хозяйства.

Петровна. — Самое то, что надо! Я ведь люблю людей, мне без них было бы трудно. И все, что мы сделали, — сделали сообща. Тут моего-то мало.

И она начинает рассказывать, сама себя перебивая, о клубных делах.

— Только в этом помещении у нас пять классов: два автомобильных, один мотоциклетный, один — радио и один — телемастеров. Есть класс тренажеров, смонтировали мы и систему для программного обучения. И все это работает с полной нагрузкой — ведь клуб только в прошедшем году имел план подготовки 1675 человек. А уже к 7 ноября мы обучили больше двух тысяч. Финансовый план на 1 ноября был выполнен на 150,4%. Да, забыла сказать... Готовим-то не только у себя. Мы помогаем кружкам, которые работают на заводах, в техникумах. Сообща и выдаем план. Тут, конечно, большая заслуга и наших водителей-инструкторов. Работают все отлично. А лучшие из лучших — Валерий Павлович Кравчук и Сергей Хачикович Петросян. Они готовят по 85—90 человек в год — это гораздо больше, чем задается планом. А главное — хорошо, как надо готовят.

Теперь о спортивной работе... Впрочем, еще несколько слов об учебной. У нас все преподаватели — с высшим образованием. Почти все мастера практического вождения — шоферы первого класса. Отсюда и результаты. Шесть лет подряд клуб занимает первое место по Ростовской области. И люди этим гордятся...

Спортивная сторона. В клубе работают секции автомобильного и мотоциклетного спорта, картинга, военно-прикладного многоборья. Имеем 16 мотоциклов, семь картов, пять легковых автомобилей и один грузовой. В минувшем году провели 32 соревнования, подготовили 503 разрядника. Да еще начали создавать секции при ЖЭКах и школах. Это новая для нас работа, только осваиваем ее, но видим тут большие перспективы.

Главное, на мой взгляд, во всем этом вот что. Нужно для работы в клубе подбирать людей эрудированных, влюбленных в специальность. Таких, как названные мной Петросян и Кравчук, как преподаватель Николай Дудников, как руководитель мотоциклетной секции известная гонщица Валя Коноба. Такие люди могут и научить и воспитать. А это и есть наша цель...

В словах Тамары Петровны Скворонской раскрывается и суть ее самой — начальника СТК Первомайского района Ростова-на-Дону, знающего специалиста, увлеченного человека и обаятельной женщины.

В. ДЕМЧЕНКО

г. Ростов-на-Дону

КЛУБ «АВТОЛЮБИТЕЛЬ»

Автосервис не балует вниманием владельцев «запорожцев». Правда, сама конструкция автомобиля настолько проста, что обслуживать его без посторонней помощи отваживаются очень и очень многие. Но все же лишний совет им не помешает. И мы попросили рассказать о некоторых особенностях ухода за агрегатами ЗАЗ—968 и их ремонте инженера А. С. МОИСЕЕВИЧА, накопившего солидный опыт в обслуживании автомобиля своими силами.

НАЧНЕМ С ПЕРЕДНЕГО МОСТА

Взглянув по привычке на протектор передних колес, хозяин «Запорожца» настораживается — не слишком ли быстро «уседает»? Вооружается линейкой и отвесом. Не откладывая дела в долгий ящик, восстанавливает требуемые инструкцией миллиметры развала и схождения. Но вскоре обнаруживает, что проделанная работа оказалась бесполезной. Шины продолжает «есть». Объясняется все просто: люфты в шарнирах подвески и рулевого привода из-за естественного износа перешли за допустимые пределы, а поэтому даже самой тщательной регулировкой углов установки колес «корень зла» не устранить. Необходимо привести в исправное состояние все качающиеся, вращающиеся и даже жесткие соединения передней подвески и рулевого привода. О нормальном давлении в шинах и говорить неудобно — об этом, наверное, помнит каждый автомобилист.

Начнем с шаровых опор. Отличительная особенность этих узлов «Запорожца» в том, что их затяжку можно регулировать. Наличие зазоров в опорах определяется очень просто — достаточно резко покачать колесо в поперечном направлении за верхнюю его часть. Люфты, если они есть, проявляются при этом вполне ощутимо. Разумеется, при такой оценке трудно установить, на сколько они выходят за допустимые границы, но здесь стоит руководствоваться следующим соображением: на «Запорожце» проще лишний раз подтянуть регулировочные гайки шаровых опор, чем точно замерить величины люфта при помощи специальной оснастки так, как это делают на «жигулях». К тому же оснастку еще нужно сконструировать и изготовить.

Некоторые автолюбители сетуют на то, что вскоре после регулировки шаровые опоры снова требуют внимания. Обычно с таким явлением сталкиваются либо на новом автомобиле, либо после замены вкладышей и шаровых пальцев. Дело в том, что рабочие поверхности сопрягающихся деталей могут иметь забоины или заусенцы, возможны и некоторые отклонения от идеальных геометрических форм, а это компенсируется только их взаимной приработкой. Чтобы ускорить этот процесс, первоначально затянуть шарниры следует как можно плотнее, но, конечно, не превышая допустимое усилие поворота цапфы в опорах. Оно должно быть не более 6 кгс.м. Рулевую тягу при проверке отсоединяют, а на цапфу (естественно, при снятой ступице) нужно надеть трубу подходящего диаметра, которая будет служить рычагом. Предварительно несколько раз энергично поверните цапфу от упора до упора, а затем потяните за конец рычага пружинным динамометром (рис. 1). Зная длину плеча, несложно подсчитать величину момента. Разумеется, шаровые опоры при проверке должны быть хорошо смазаны.

Регулировка подшипников ступиц специального пояснения не требует. Она подробно изложена в заводской инструкции.

Теперь придется спуститься в осмотровую канаву, а если нет такой возможности, лечь под «передок» автомобиля. В последнем случае передние колеса можно установить на подставки, с тем чтобы у вас появилось «жизненное пространство» (не забудьте о клиньях под задние колеса, страхующих автомобиль от скатывания!). Вывешивать «передок» нельзя, так как при этом разгрузятся подвеска и рулевой привод. После этого вам понадобится помощник, который будет энергично покачивать рулевое колесо. Без этого не проверить состояние шарниров рулевых тяг, плотность посадки сошки на шлицевом валу рулевого механизма, не убедиться в отсутствии люфта маятникового рычага. Заодно можно подтянуть болты крепления передней подвески и рулевого механизма к кузову и болты крепления рычагов подвески к торсионам. Только теперь появилась возможность оценить люфт собственно рулевого колеса. Наличие его будет однозначно указывать на необходимость регулировать рулевой механизм. Последняя операция не вызывает каких-либо затруднений.

Проделав все работы и убедившись, что ни при поперечной раскачке колес, ни при медленном движении по неровной дороге не ощущается никаких стуков в «передке», можно приступать к регулировке развала и схождения передних колес. Методика регулировки подробно описана в заводской инструкции, а различные литературные источники предлагают великое множество вариантов, различающихся применяемой оснасткой и некоторыми приемами работ. Все эти способы, если они позволяют исключить влияние биения колес, хороши при соблюдении аккуратности и точности. Не следует только забывать одно общее правило: всегда сначала нужно регулировать развал, а потом — схождение, поскольку изменение величины схождения не влияет на развал колес, а изменение развала влечет за собой изменение величины схождения.

Случается, что регулировочный ход верхнего и нижнего шаровых пальцев в рычагах подвески выбран до конца, а получить требуемый угол установки колеса не удается. Виной тому может быть значительный износ шеек рычагов подвески и сопряженных с ними втулок. Выше, перечисляя контрольные работы, мы не касались этих узлов как по причине их достаточно высокой долговечности (в самых неблагоприятных условиях эксплуатации трудно ожидать появления больших износов ранее 60 тысяч километров пробега), так и вследствие трудности диагностики, когда они находятся в собранном виде на автомобиле. В спокойном состоянии зазоры в этих узлах выбраны усилием закрученных торсионов. Лишь приобретя достаточный опыт, можно распознавать сильные износы рычагов и втулок при полном отсутствии люфтов в других соединениях подвески.

Второй, весьма вероятной причиной неудачи при регулировке развала и схождения может быть деформация рычагов. Положа руку на сердце, вспомните, сколько раз не удалось увернуться от выступающего колодца, неожиданно появившегося из-под идущего впереди автомобиля, за которым вы легкомысленно следовали почти вплотную. Тогда вы замирали при резком «пробое» подвески, а потом все вроде бы оказывалось в порядке. Не прошел бесследно и лихой подъезд к тротуару с ударом колеса о бордюрный камень... Увы, рано или поздно за это приходится расплачиваться.

И наконец, третья причина, зачастую тесно связанная со второй. Положение рычага относительно балки определяется лунками на торсионах, в которые входят конусные части болтов крепления рычагов. Если лунка деформирована, рычаг соответственно сместится — либо выдвинется из балки, либо войдет в нее, сминая защитное резиновое кольцо.

Для точной оценки и устранения перечисленных неисправностей подвеску необходимо разобрать. Не всегда нужно снимать все рычаги. Важно определить масштаб «бедствия». Для этого потребуется купить в хозяйственном магазине обычный бытовой уровень (например, УБ-230 ценой 2 рубля 70 копеек). Выставьте автомобиль так, чтобы трубы передней подвески были горизонтальны — это проверяется уровнем, приложенным к трубе, а затем снимите поворотные цапфы с шаровыми пальцами. В этом положении на исправном автомобиле плоскости торцев «А» у отверстий рычагов, в которые были вставлены шаровые пальцы, должны быть вертикальны и параллельны между собой, а расстояние между ними — в пределах 10±2 мм, как показано на рис. 2. Замеры можно произвести при помощи уровня и штангенциркуля или линейки. Результаты проверки покажут, какие рычаги необходимо снять. Промойте снятые детали и тщательно проверьте их состояние. Чтобы установить погнутость рычага, понадобится прямой круглый металлический стержень диаметром 16 мм и длиной не менее 400 мм. Сделайте на конце стержня лыску круглым напильником и вставьте его в отверстие, предна-

Рис. 1. Усилие поворота цапфы проверяется пружинным динамометром: 1 — труба, надетая на цапфу; 2 — динамометр.

Размеры сопрягаемых деталей

Деталь (вал)		Сопрягаемая деталь (отверстие)		Зазор (+) или натяг (—) в соединении, мм	
наименование	размер, мм	наименование	размер, мм	мин.	макс.
Рычаги передней подвески (диаметр шеек под втулки)	$38^{-0,025}_{-0,050}$	Втулки рычагов передней подвески (диаметр отверстия после запрессовки и обработки)	$38^{+0,100}_{+0,032}$	+0,035	+0,082
Втулка рычага передней подвески наружная (диаметр наружный)	$44,5^{+0,085}_{+0,060}$	Передняя ось (диаметр отверстия под наружную втулку)	$44,5^{+0,05}$	—0,010	—0,085
Втулка рычага передней подвески внутренняя (диаметр наружный)	$43,5^{+0,085}_{+0,060}$	Передняя ось (диаметр отверстия под внутреннюю втулку)	$43,5^{+0,05}$	—0,010	—0,085

значенное для шарового пальца, так, чтобы он был направлен в сторону шеек. Закрепнте стержень болтом и гайкой. Проверьте параллельность стержня и оси шеек рычага. Затем посредством угольника со скругленным прямым углом и штангенциркуля определите расстояние от оси установочного болта до внешнего торца бобышки «б—в» (рис. 3) — у нового верхнего рычага оно равно 98±±0,3 мм, а у нижнего — 108±0,3 мм. Размер «в» удобнее определить, если в резьбовое отверстие ввернуть шпильку и замерить расстояние от угольника до шпильки, а затем к полученной величине прибавить половину диаметра стержня шпильки. Погнутые рычаги необходимо заменять.

Если есть нужный инструмент (индикаторный нутромер и микрометр или хотя бы штангенциркуль), измерьте диаметры рабочих шеек рычагов и сопряженных с ними втулок. Сопоставьте полученные результаты с номинальными размерами, приведенными в таблице. Грубо оценить износы можно, вставив рычаг на место, но без торсиона — в этом случае зазоры при покачивании будут просто наглядными.

Если на рабочих поверхностях шеек рычагов обнаружатся значительные местные выработки (обычно они бывают у края наружной шейки, вблизи галтели), не пытайтесь восстановить деталь наваркой или наплавкой. Такой ремонт, связанный с нагревом детали в ответственной зоне, может в дальнейшем привести к поломке и аварии.

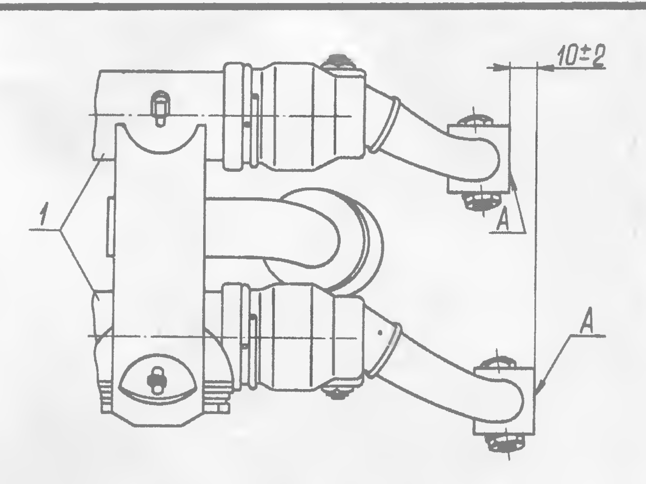
Изношенные рычаги и втулки лучше заменить новыми, но, к сожалению, не всегда их удается найти. Можно прошлифовать обе шейки рычага в один размер с минимальным снятием металла, достаточным лишь для устранения эллипсности. Но придется выточить из бронзы новые втулки, так чтобы их внутренний диаметр обеспечивал зазоры относительно шеек такие же, как у заводских деталей (см. таблицу). При изготовлении не забудьте, что на рабочих поверхностях втулок должны быть смазочные канавки.

Выпрессовка изношенных втулок не представляет труда, если воспользоваться специальным съемником из комплекта ремонтной оснастки для «Запорожца», выпускаемого заводом автозапчастей. Чертеж съемника для самостоятельного изготовления можно найти в книге К. С. Фучаджи и Н. Н. Стрюка «Автомобиль ЗАЗ—968А «Запорожец» («Транспорт», 1978).

Наилучшее качество ремонта получается, если расточить (или развернуть) втулки в окончательный размер после запрессовки на место так, чтобы обеспечить полную соосность их отверстий. Иначе посадка рычага происходит за счет неравномерного выбирания зазоров в сопряжении со втулками, что несколько ухудшит условия приработки.

И наконец, о торсионах и сопряженных с ними болтах. Здесь дело ясное — все листы должны быть целы, сваренные торцевые части без трещин, лунки и входящие в них конусы болтов не повреждены. Если это так и есть — детали годны для дальнейшей эксплуатации. В противном случае необходимы ремонт или замена.

Можно собирать подвеску и отправляться в пробный выезд. Однако прежде, чем вы его совершите, вспомните о том, что не затрагивалось в сегодняшнем разговоре, но повлияет на впечатление об автомобиле. Мы имеем в виду и состояние амортизаторов, и балансировку колес, и возможное биение колесных дисков, и состояние шин. Кроме того, у «Запорожца» есть одна особенность — регулируемые углы установки задних колес, от которых также зависит устойчивость прямолинейного движения. Не исключено, что и они потребуют проверки.



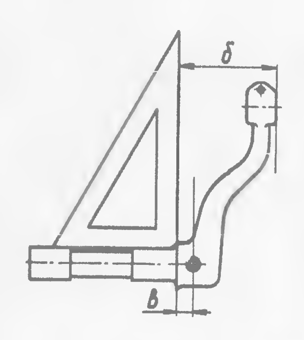


Рис. 3. Так определяется контрольный размер «б минус в» у верхнего и нижнего рычагов.

Рис. 2. У исправной подвески плоскости торцев «А» параллельны между собой и расположены вертикально, если трубы 1 установлены горизонтально.

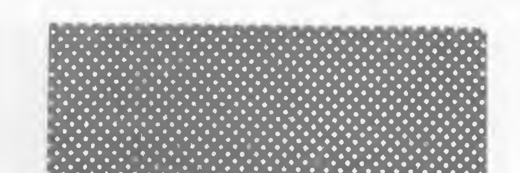
КЛУБ "АВТОЛЮБИТЕЛЬ"

Ох уж эти старые привычки

Немалая часть автомобилистов расстается со своими старыми «экипажами», отдавая предпочтение новым моделям. Для других и ныне приобретение видавшего виды «Москвича» или «Победы» становится первым, но вовсе не последним шагом в автолюбительстве. И в обоих случаях общение со старой машиной оставляет в человеке заметный след привычек и навыков, которые не всегда к месту проявляются, когда он пересаживается на новую. О самых ненужных из них, порой неосознанных, но мешающих водителю нормально работать за рулем современного автомобиля, рассказывает А. С. САНДОМИРСКИЙ — инженер, водитель, в свое время ездивший на ГАЗ—А, «Москвиче—401», «Москвиче—407», а потом освоивший «Жигули».

Каждый раз, садясь на новый для меня автомобиль, мне приходилось чему-то учиться заново, переучиваться. И не только машина в этом повинна. Немалую, если не сказать главную, роль играли условия езды. В 30-е годы на окраинной московской улице машины не часто беспокоили прохожих шумом скачущих по булыжнику колес. В 50-е в городе нам уже казалось тесновато, а 26 л. с. «Москвича—401» вполне хватало для поездок с семьей на юг. «Москвичи» среднего поколения, начиная с 407-го, внесли еще более ощутимый вклад в увеличение темпа движения. Сегодня в моем пенсионном возрасте ездить по Москве просто трудно. Даже на «Жигулях». Но уж если ездить, то так, как этого требует время, — уверенно, четко, понятно для всех окружающих тебя в транспортном потоке.

Наверное, я не написал бы эту статью, если бы не недавний случай. Мой старый знакомый, долгое время эксплуатировавший «Москвич—402», приобрел ВАЗ—2103. Опытный водитель, наездивший на первой машине более 100 тысяч километров, он весьма лестно отзывался о новой и предложил мне послушать ее на ходу, а попутно подбросить меня к дому. Говорят, что водитель, сидя на пассажирском сиденье, чувствует себя неуютно. Бывает. Но я, выходя из этой машины, чувствовал себя просто скверно, если это определение может хоть немного охарактеризовать совместные признаки морской болезни и раздражения. И причина здесь крайне проста — все, что мой знакомый освоил в стиле вождения маломощного автомобиля с трехступенчатой коробкой передач, он без всяких



изменений перенес в управление автомобилем, обладающим вдвое более высокими динамическими и тормозными качествами. В итоге, машина дергалась при троганье, ее лихорадило при переключении передач, а останавливалась она не иначе как в аварийном режиме. За сравнительно короткую городскую поездку я не раз поблагодарил судьбу за доброе отношение ко мне, но выйти на полпути было неловко. Чужие ошибки всегда заметнее собственных. Но я вспомнил и свой опыт, когда учился ездить на все более скоростных автомобилях. Возможно, он будет полезен тем, кто по какой-либо причине окажется в аналогичной ситуации.

Сегодняшние автомобильные поездки утратили былой прогулочный оттенок. Нынче это работа. Без всяких скидок на то, что едешь на собственной машине и по собственным делам. Беспокойная, я бы даже сказал, нервная работа, сопряженная с определенным риском. Вот лишь краткий пример из московской статистики: за неполный 1978 год более 600 погибших и несколько тысяч раненых в уличных ДТП. Избежать личного участия в этом списке — значит самым серьезным образом относиться к каждой, даже короткой поездке. Я не берусь доказать, что старых автомобилей среди попавших в ДТП больше. Их просто физически меньше. Но водителей новых машин со старыми привычками — безусловно.

Улучшаются конструкции дорог, улиц и их обустройство. Автомобили становятся комфортабельнее, надежнее, безопаснее, с лучшей обзорностью и большей способностью подстраиваться под тот или иной ритм движения. Сравним, к примеру, технические характеристики того же «Москвича—402» и ВАЗ—2103. В инструкции к первому записано, что максимальная скорость равна 105 км/ч, и нас не интересовало, за какое время он ее наберет. А у второго приводится время разгона с места до 100 км/ч: с полной нагрузкой — 19 с, с водителем и одним пассажиром — 17 с. Не зря ведь сегодня говорится об этом! А обзорность? Что было видно через задние окна «побед» и старых «москвичей»? И, тем не менее, нас это устраивало. Трогались неспеша, обстоятельно, с полной уверенностью, что никому не помешаем, в крайнем случае объедут, благо места много. Сегодня полностью остекленного салона, внутреннего и наружного зеркал заднего вида едва хватает, чтобы вовремя принять правильное решение о маневре.

Посмотрите старые требования к тормозам в тех же инструкциях: 30 км/ч погасить до 0 за 6 метров. И этого хватало. В современной характеристике начальная скорость замедления 80 км/ч и путь не более 38 метров. Те же практически массы автомобилей — разница при полной нагрузке лишь в 15 кг, только начальная величина энергии, которой оперирует нынешний водитель, выросла в несколько раз (в формуле кинетической энергии скорость учитывается в квадрате). Изменилась и конструкция механизма, посредством которого останавливается автомобиль. Сейчас даже при полном торможении ногу не сводит от нагрузки, как бывало прежде.

А что же происходит с водителем старой машины? Изменяется он со временем? Безусловно. И чем дольше он не расстается с ней, тем больше укореняются в нем привычки, мешающие при езде на современной модели. То же троганье с места. Если дело происходит на перекрестке под зеленый сигнал, то раздумывать, как прежде, сейчас некогда — задние ряды тоже хотят уехать. Если это отъезд от тротуара, то приходится встраиваться в уже движущийся поток. Конечно, нельзя отъезжать так, чтобы три ряда машин шарахнулись от тебя в сторону, но и «отчаливать» от тротуара, заставляя других тормозить и объезжать тебя, тоже не резон. Увы, здесь у многих старых водителей сказывается привычка к малым оборотам — прежние моторы имели, как максимум, те обороты, на которых у сегодняшних только крутящий момент наивыгоднейший. И смотришь, при троганье «жигулей» тяги не хватило, нога привычно поддала «полпедали», и тяги уже столько, что «стартовая судорога» сменяется «галопом», но лишь на мгновенье. Едва тронувшись — уже вторая передача (чтобы двигатель слишком не шумел), набрал 40 км/ч — прямая. В принципе можно ехать и так, но это опасно. В таком состоянии автомобиль уподобляется человеку со связанными ногами: в одиночку в поле может передвигаться, но в толпе его затолкают или он сам упадет. У машины «ноги» тоже должны быть свободны. Тем более что, по существу, они — продолжение наших собственных ног, и лучше, если в них достаточный запас энергии, а распоряжаться им нужно по обстоятельствам. Сегодня мы «ходим в толпе».

Не то, что в былые времена, когда всем хватало места, не нужно было протискиваться, извиняясь и прося разрешения. В первое послевоенное десятилетие на «москвичах» даже указателей поворота не было. Ездили и привыкали махать в окно рукой, приоткрывать дверку, а то и вовсе без всяких сигналов отваживались на маневр. Сообщали едущим сзади только о торможении, да и то более чем скромным фонариком. Случались и ошибки, и печальные последствия. Но их масштабы измерялись, как правило, двумя помятыми машинами. Сейчас такая ошибка стоит во много раз дороже, но привычка, увы, осталась. И не однажды за день столкнешься с ошеломляющей простотой иного водителя, по привычке перестраивающегося из крайнего правого в крайний левый ряд без всякого предупредительного сигнала. Так ездить можно, только не задумываясь о будущем, как о своем, так и о чужом.

А реальные условия требуют от нас сначала посвятить в свои планы окружающих. И сигналов для этого у современного автомобиля достаточно — и спереди, и сзади, и по бокам. Не в последний момент, как крик о помощи, должны включаться они, а заблаговременно, чтобы без лишней суеты, без насилия над собой и другими участниками движения совершались повороты и перестроения.

Кстати, «силовые приемы» вождения, освоенные на старых машинах с 15- или 16-дюймовыми колесами, барабанными тормозами, с застывающей на холоде тормозной жидкостью и однокамерными карбюраторами, позволявшими открыть полный дроссель без резкого ускорения, сегодня тоже категорически не годятся. Не только требования безопасности, но и элементарные экономические соображения диктуют деликатное обращение с органами управления современной машины. От бессмысленной дерготни то «газом», то тормозом изнашивается весь автомобиль, и если, пересаживаясь на новую машину, не избавиться от привычки вкладывать в эти педали прежнюю энергию, то вскоре у вас должна будет появиться привычка постоянно вкладывать деньги в ее ремонт. Приглядитесь, какое количество «жигулей» и «москвичей» ездят с разбитыми багажниками — прямым следствием застарелых и непригодных приемов вождения.

Для человека, долгое время привыкавшего к ощущениям от движения старого автомобиля, в пересадке на последний «Москвич» или «Жигули» любой модели существует еще одна опасность, скрытая в комфорте и несколько притупленном чувстве скорости. Раньше ощущение ее складывалось из частого мелькания в небольших окнах отгороженного автомобильного мирка предметов придорожного быта, шума агрегатов и колес. Благодаря большому остеклению в новых машинах и хорошей звукоизоляции мы активно присутствуем в той среде, где движется наш автомобиль, и не так остро воспринимаем свое перемещение в пространстве. Известная доля наших впечатлений о скорости, особенно на поворотах, зависит и от конструкции подвески. У прежних моделей центр крена расположен высоко, и естественный наклон кузова на повороте служил нам некоторым предостережением от излишней резвости. У «жигулей» центр крена очень низок, и привычное ожидание наклона кузова на повороте многих старых водителей привело к неприятностям, если не сказать сильнее. Возгласы об «опасности» этого автомобиля и даже требования... ухудшить его конструкцию утихли совсем недавно, но привычки оценивать поведение машины на дороге, приобретенные раньше, еще живут и станут, очевидно, рождаться и в будущем. Процесс это естественный. Но, пересаживаясь на новую машину, от них нужно избавляться.



СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

«БУРАН» 1979 ГОДА

Серийное производство снегоходов рыбинское производственное объединение моторостроения начало восемь лет назад. За это время с конвейера сошло около 25 тысяч машин «Буран» («За рулем», 1974, № 11). Новое транспортное средство быстро получило признание среди охотников, оленеводов, геологов, связистов. Сегодня наши снегоходы работают в Антарктиде и на Шпицбергене, на Чукотке и Таймыре, на строительстве БАМа, на ледниках Памира.

Среди многочисленных откликов потребителей, поступивших к нам, выделю два. Представитель Всесоюзного научно-исследовательского института охоты и звероводства в г. Кирове М. Воробьева пишет: «Появление этих машин и их использование в охотничьем промысле сравнимо с появлением тракторов в сельском хозяйстве, так как приводит к аналогичным социальным, организационным и экономическим последствиям... Проводимый нами эксперимент показывает, что, используя снегоход «Буран», можно повысить производительность труда охотников до 500% на промысле копытных, до 300% на промысле песца, бобра, соболя и других важных видов пушных зверей».

А вот мнение охотника В. Макридина из г. Нарьян-Мара: «На собаках можно проехать 25—30 километров от силы и возвратиться. Если они пройдут 60 километров за сутки, то два дня должны отдыхать. «Буран» же проходит — я сам проезжал — по 170 километров в сутки».

Там, где эксплуатируются «бураны», как правило, нет ни станций обслуживания, ни магазинов, которые торговали бы запчастями, ни заправочных станций, ни мастерских, а порой ближайшее жилье находится на расстоянии сотни километров. Понятно, что надежность снегохода в этих условиях — вопрос номер один. У машин первых выпусков проявилось довольно много «детских болезней»: бывало, разрушалась ходовая часть, порой выходили из строя узлы двигателя и трансмиссии. Коллектив объединения настойчиво вел работы в направлении повышения надежности и эксплуатационных характеристик машины. Тщательно проанализировав пожелания и замечания потребителей, мы

изменили конструкцию многих узлов и деталей. Кроме этого, внедрили целый комплекс технологических и металлургических мер, которые значительно повысили качество, и прежде всего надежность снегохода.

Часть нововведений уже освоена в производстве, остальные намечено внедрить в течение первого квартала.

«Буран» образца 1979 года отличается от машин первой партии не только «внутренним содержанием», но и внешне. Пересмотрена конструкция заборных вентиляционных решеток, что улучшило облик машины и, главное, работу системы охлаждения двигателя. Ветровое стекло по конфигурации осталось прежним, но теперь будет изготавливаться из небьющегося поликарбоната (было органическим). Прежде случалось, что при опрокидывании — дело для снегохода нередкое при езде по резко пересеченной местности — стекло разбивалось.

Изменена конструкция сиденья — теперь нет съемной спинки, которая довольно часто терялась. Аккумуляторная батарея перенесена в моторный отсек, что улучшило ее температурный режим, а под сиденьем стало просторнее. Задний фонарь расположен выше, это сокращает вероятность его повреждения в лесу. Применены новое сцепное устройство и новые брызговики.

Но основные изменения произошли, как уже говорилось, внутри машины.

Начнем с двигателя. Полностью обновлена система питания. Прежде всего, взамен беспоплавкового мембранного карбюратора РМЗ—385 взят карбюратор К62Ж мотоциклетного типа с центральной поплавковой камерой. Это значительно снизило расход топлива, особенно при частичных нагрузках двигателя. Сейчас эксплуатационный расход его у «Бурана» составляет 26 л/100 км, в то время как у машин первых выпусков он достигал 30 л/100 км.

Прежде бывали трудности с пуском двигателя, особенно при низкой температуре окружающего воздуха, так как в бензобаке из-за резких и частых перепадов температуры выпадал конденсат. Для повышения надежности системы питания мы ввели фильтр в заправочной горловине топливного бака, установили в самом баке более совершенный фильтр перед приемным бензопроводом, а рядом с баком разместили фильтр-отстойник с прозрачным стаканом. Кроме того, теперь между двигателем и баком есть теплоизоляционная перегородка, которая позволяет избегать временных перегревов стенки бензобака. С целью облегчить заполнение системы питания топливом введена подкачивающая груша. Мы перешли также на вакуумный бензонасос от подвесных лодочных моторов и ввели для всех соединений бензопроводов (прозрачных, как и прежде) зажимные хомуты.

Усовершенствования коснулись и системы зажигания. Хотя она по-прежнему является контактной, энергия заряда искры увеличена в 2,5 раза, что сделало надежнее и пуск и работу двигателя.

Все возрастающие требования по ограничению шумности обязали нас внедрить новый глушитель с улучшенными характеристиками. С этой же целью капот моторного отсека оклеен поролоном. В результате уровень шума на «Буране» 1979 года снижен до 88 децибел против 93 у машин первых выпусков.

Довольно большие улучшения введены в трансмиссии. Что касается ременного вариатора, то в нем изменились практически все детали. В частности, его шкивы теперь отливаются под давлением из алюминиевого сплава, несколько удлинен (с 1080 до 1120 мм) ремень, перенесен на другую сторону диск тормоза, но, что самое важное, полностью изменен один из основных узлов автоматического вариатора — его центробежный регулятор. Возросли не только надежность, быстрота срабатывания. Теперь конструкция регулятора позволяет в зависимости от условий эксплуатации менять его характеристику подбором профилированных грузиков.

Перечисленные изменения улучшили тяговую характеристику снегохода в тяжелых условиях при повышении вдвое надежности вариаторного ремня.

В трансмиссии применена новая коробка реверса. Она оснащается цепью с шагом 9,525 мм (такая же, как в механизме газораспределения «Москвича—412»). У ее картера нет третьей опоры, которая раньше доставляла много хлопот при замене вариаторного ремня. Теперь эта операция не требует никакого инструмента и занимает считанные секунды. Ведомый вал коробки сделан разборным, что значительно улучшает ремонтоспособность; изменена конструкция привода спидометра, применены более надежные подшипники.

В целом модернизация ощутимо подняла долговечность и надежность машины. Если в 1973 году гарантийный пробег снегохода составлял 2000 километров, то теперь — 3000, а пробег до капитального ремонта вырос с 5000 до 7000 километров.

Коллектив рыбинского производственного объединения моторостроения продолжает работу над совершенствованием снегоходов.

Г. ДЕРУНОВ,
главный конструктор КБ снегоходов

г. Рыбинск

Так выглядит «Буран» образца 1979 года: изменены воздухозаборные решетки, сиденье, ветровое стекло.

Модернизированный ременный вариатор: 1 — ведущие шкивы; 2 — центробежный регулятор; 3 — ремень; 4 — ведомые шкивы; 5 — нагрузочная муфта; 6 — диск трансмиссионного тормоза; 7 — коробка реверса.



ТАКСИСТЫ—В ФОНД МИРА

Этот патриотический почин родился в городе Горьком. 1500 водителей такси решили отработать по одной смене, перечислив заработок в советский Фонд мира. «Волгу» с номером 44-70 ГВГ, выделенную для этой цели производственным объединением пассажирского автотранспорта № 1, назвали «Машиной мира» и право сделать на ней первые рейсы предоставили передовикам производства, ветеранам Великой Отечественной войны.



На снимке запечатлен момент, когда путевку на рейс за рулем «Машины мира» получает у диспетчера С. Янышевой участник обороны Москвы В. Орлинский.

Фото В. Войтенко (ТАСС)

«СЕЛЬСКОЕ РАЛЛИ»

Именно так переводится с эстонского название состязаний, в честь которых выпускается показанный здесь вымпел. Автоспорт в Эстонии очень популярен. Помимо стартов всесоюзного ранга, проходящих в республике ежегодно, здесь немало делается для того, чтобы привлечь к автомобильным соревнованиям владельцев личного транспорта. Так появилось в свое время «народное ралли», в котором принимают участие сотни автолюбителей на собственных машинах.

Теперь — «сельское ралли». Его инициатором стал начальник отдела капитального строительства управления сельского хозяйства Хийумааского района Эстонии Тойво Колмейстер. Хийумаа — остров, и поэтому его жителям выезжать на соревнования на материк непросто. Вот и пришла идея организовать для них собственное ралли, а поскольку на острове большинство населения занято в сельском хозяйстве, то само по себе родилось и название соревнований.



Минувшим летом они были многоэтапными. Первое провел колхоз «Эммасте», второе — «Хийю Калур», третье — райком ДОСААФ. В ралли приняли участие водители грузовых автомобилей, принадлежащих колхозам острова, отделения «Эстсельхозтехники», межколхозстроя, многие десятки владельцев личных автомобилей, а также гости с материка.

Р. ТАММИС,
судья всесоюзной категории

г. Таллин

ЕЩЕ ОДИН ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ

Несмотря на принципиальные трудности в разработке электромобилей, они не снимаются с повестки дня. Электромобиль остается заманчивой машиной для городских перевозок в сфере торговли, связи, в системе бытового обслуживания. Именно эти цели имели в виду специалисты, разрабатывая опытную модель «НИИАТ—А.925.01».

Новая машина, демонстрировавшаяся летом на ВДНХ СССР, считается одной из наиболее успешных разработок этого рода. Она имеет хорошие ходовые качества и меньший (по сравнению с предыдущими моделями НИИАТа) вес. Здесь удобнее устроено рабочее место водителя: руль справа (чтобы иметь выход на тротуар, а не на проезжую часть), новая форма сиденья, оригинальная система отопления и обогрева стекол (они «не потеют»). Главным же достоинством новой модели остается выигрыш в весе (на несколько сот килограммов), достигнутый благодаря применению легких и прочных материалов.

«СТО ТРИДЦАТЬ» ПОД КАПОТОМ

Эти «Жигули» с внушительным «спойлером» в передней части кузова известны любителям автомобильного спорта. На них выступает москвич Владимир Трушин. Большую помощь гонщику в подготовке машины оказало объединение по международным перевозкам грузов «Совтрансавто», где он работает.

ВАЗ—21011 был реконструирован для участия в кольцевых гонках в соответствии с техническими требованиями к автомобилям группы А2. Два сдвоенных горизонтальных карбюратора «Вебер 40 ДКО», измененные выпускной коллектор, распределительный вал и другие детали позволили поднять мощность 1300-кубового «жигулевского» мотора до 130 л. с. (эти двигатели, подготовленные для кольцевых гонок на ВАЗе, развивают 118—119 л. с.).



Облегченный кузов, пониженная посадка машины, несколько измененные детали подвески, магниевые колеса, специальные шины «Гудьир» с широким протектором — все это дало возможность уверенно проходить повороты на высокой скорости. ВАЗ—21011 В. Трушина весит около 850 кг и развивает максимальную скорость около 185 км/ч. В конце прошедшего сезона В. Трушин занял третье место на последнем этапе Кубка дружбы социалистических стран по кольцевым гонкам.

Фото А. Смирнова

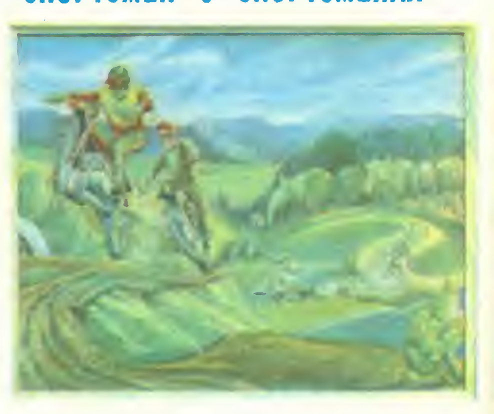
СТРАНИЧКА ИСТОРИИ

Горьковский автомобильный завод и его машины пользуются сегодня широкой известностью. А история возникновения этого предприятия, одного из крупнейших в нашем автомобилестроении, началась полвека назад. 4 марта 1929 года Высший Совет Народного Хозяйства (ВСНХ) СССР издал приказ № 498. Этот документ предусматривал строительство завода с огромным по тем временам годовым выпуском — 100 тысяч автомобилей при двухсменной работе.

После обсуждения вопроса о месте строительства предпочтение было отдано Нижнему Новгороду (ныне Горький). Президиум ВСНХ СССР 6 апреля 1929 года утвердил это решение, и в мае под Нижний Новгород прибыла комиссия для выбора площадки. 13 августа началась ее подготовка, а затем развернулось строительство.

Завод был возведен в небывало короткие сроки, и 29 января 1932 года с его конвейера сошли первые грузовики.

СПОРТСМЕН О СПОРТСМЕНАХ



Николая Керечанина, вероятно, знают многие мотоспортсмены Украины. Он участвовал в соревнованиях, не раз входил в сборные команды Закарпатской области, сейчас его как судью всесоюзной категории нередко привлекают к судейству. Еще одно увлечение Керечанина — живопись. Несколько своих картин самодеятельный художник посвятил любимому мотоспорту.

В последние годы он работает в мастерской художественного фонда. Публикуем репродукцию с картины Н. Керечанина «Мотокросс».

ДЕТСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ

Московская детская автомобильная дорога Министерства автомобильного транспорта РСФСР недавно отметила десятилетие. Сейчас здесь овладевают автомобильным делом свыше полутора тысяч юношей и девушек. Учебно-методический центр дороги находится в Москве, там же работают два ее филиала, а еще десять — в Одинцове, Дмитрове, Подольске, Химках, Мытищах, Пушкино и других подмосковных городах.

Программа обучения рассчитана на три года. Успешно усвоившие ее могут сдавать экзамены в ГАИ на получение водительских прав. Устройство автомобилей, правила движения они осваивают в оборудованных классах и лабораториях под руководством опытных преподавателей, квалифицированных мастеров производственного обучения.

Здесь умело сочетают обучение с военно-патриотическим воспитанием: проводят встречи с ветеранами войны и труда, передовыми водителями автотранспортных предприятий, организуют экскурсии в музеи, походы по местам боевой славы.

Многие воспитанники Дороги с увлечением занимаются автомобильным спортом. Не раз ее команды были в числе призеров республиканских и всесоюзных соревнований школьников-автомобилистов.

Сейчас в Министерстве автомобильного транспорта РСФСР уже десять детских автомобильных дорог, в том числе в Ростове-на-Дону, Саратове, Куйбышеве, Ульяновске, Хабаровске.

СЕРВИС

НА ПУТИ К ОЛИМПИАДЕ

С выставки «Авторемонт-78»

Пять лет отделяют первую московскую международную выставку «Автосервис-73» от близкой ей по духу и содержанию «Авторемонт-78». За это время наша индустрия автомобильного сервиса набрала высокие темпы. По контрактам, подписанным в 1973 году, в СССР уже поставлено много современного оборудования для СТО и автоцентров. Особое внимание совершенствованию технической помощи владельцам машин уделяется в связи с предстоящей московской Олимпиадой. Предполагаемое число советских и зарубежных автотуристов, которые через год прибудут в столицу XXII Олимпийских игр, таково, что для их обслуживания потребуется заметно увеличить мощности наших сервисных предприятий, а кроме того, создать специальную службу «на колесах», которая будет действовать на главных магистралях европейской части страны.

Более 70 фирм из 14 стран, в том числе Венгрии, Чехословакии, Югославии, Австрии, ФРГ, США, Финляндии, приняли участие в выставке 1978 года. Со многими из них советские внешнеторговые объединения заключили контракты и деловые соглашения.

Большой интерес у посетителей выставки вызвала экспозиция западногерманской фирмы «Даймлер-Бенц» (верхнее фото). Получив статус официального поставщика Олимпиады-80, фирма взяла на себя обязательство обеспечивать обслуживание на олимпийских трассах автомобилей всех марок и моделей. Оборудование для передвижных мастерских «Мерседеса» (фото в среднем ряду слева) будут поставлять фирмы «Матра» и «Бош» из ФРГ.

Всевозможные приспособления для ремонта и восстановления кузовов были выставлены на стендах австрийской фирмы «Симс унд Кляйн» (в среднем ряду справа). Здесь же демонстрировалась специальная электронная аппаратура для контроля за работой основных агрегатов и систем автомобиля. Специалисты могли познакомиться с ней на практике — в 7-м таксомоторном парке Москвы был организован своего рода действующий филиал экспозиции.

В числе официальных поставщиков Олимпиады-80 и финская фирма «Нокия». Ее продукция — зимние автомобильные шины и шипы противоскольжения (левое фото внизу) — знакома советским автомобилистам. Участие «Нокии» в подготовке к Олимпийским играм выходит за чисто автомобильные рамки; фирма производит и строительные элементы, и осветительные приборы, и отделочные материалы для общественных сооружений.

Многие станции обслуживания оснащены стендами для балансировки колес западногерманской фирмы «Хофман». Строящимся к Олимпиаде и действующим СТО она предложила новые высокопроизводительные стенды со встроенным компьютером (справа внизу).

Специалисты автосервиса и автомобильной промышленности познакомились на выставке и с оборудованием для ремонта отдельных узлов и деталей автомобилей, передвижными диагностическими постами, специальным инструментом, приспособлениями и материалами для антикоррозионной защиты кузовов. Обзору этих экспонатов будут посвящены страницы одного из ближайших номеров «За рулем».

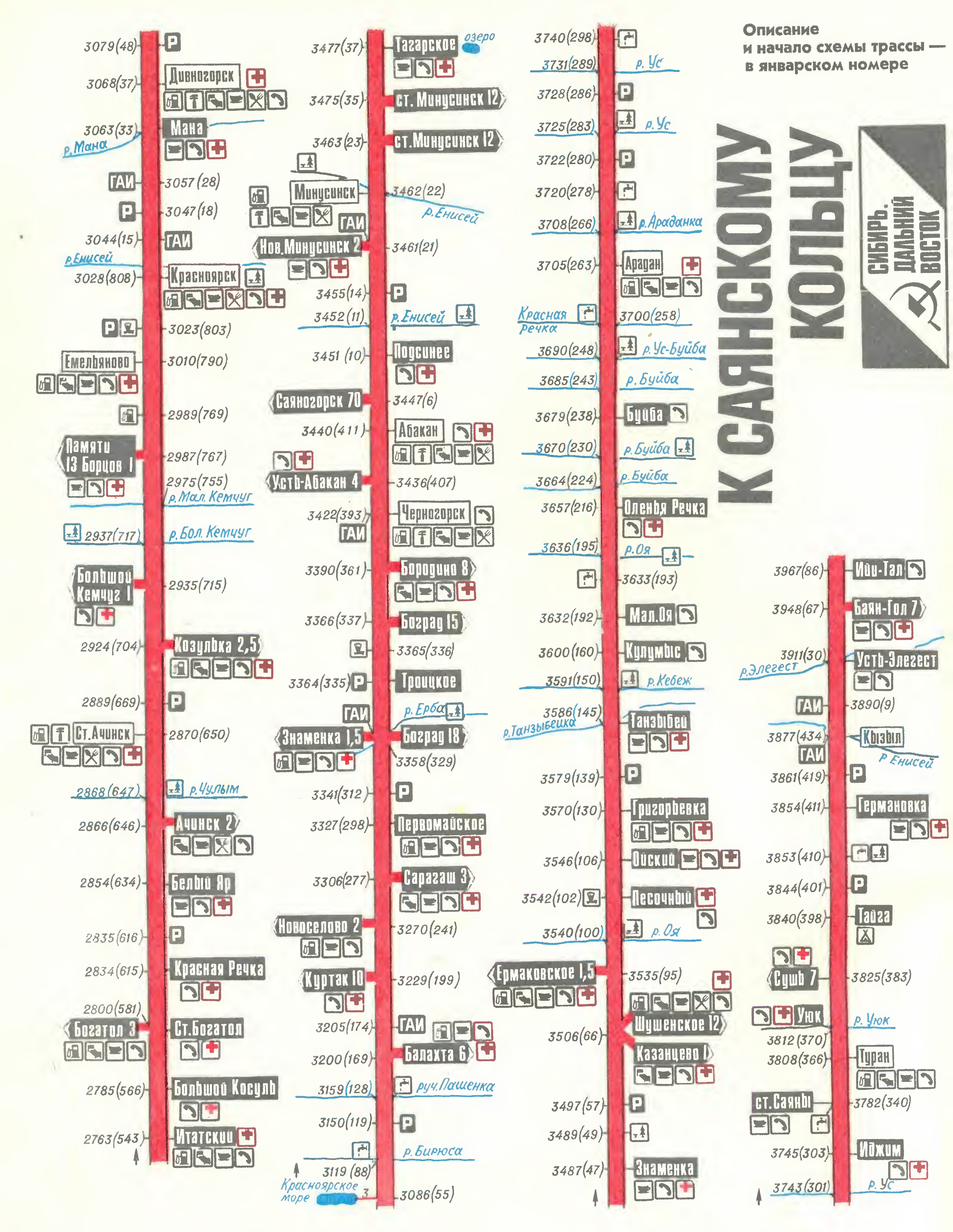




Описание и начало схемы трассы — в январском номере

К САЯНСКОМУ КОЛЬЦУ

СИБИРЬ. ДАЛЬНИЙ ВОСТОК



Условные обозначения

- АЗС
- станция технического обслуживания
- гостиница
- столовая, кафе
- ресторан
- телефон
- лечебное учреждение
- площадка для стоянки
- питьевой источник
- площадка отдыха
- магазин
- ГАИ — пост ГАИ
- эстакада для осмотра машин
- кемпинг

4608 153 АБАКАН
ГАИ
4604(149) р.Ташеба
4580(125)
4520(65) Аскиз 2
4518(63) Аскиз 3
р.Аскиз
4506(51) Белтырский
4493(37) Усть-Есь 1
Нижняя Тея 4476(21)
4456(268) Таштып
4429(241) Абаза
4427(239) ГАИ р.Абакан
4426(238) Абаза Заречная 2
4417(229)
4412(224)
4387(199)
Кубайка 3 4379(191)
4355(167) р.Она
4349(161) р.Она
4344(157) р. Она
р.Он 4339(152)
Большой Он 4336(149)
4323(135)
4313(125) р.безымянный
4307(119)
4282(94)
4278(90)
4270(82)
4264(76) Передовая
4262(74) р. Ак-Суг
4253(65)
4252(64) р. Ак-Суг

4248(60) р. Ак-Суг
4225(37)
4212(24) р. Алаш
4187(303) Ак-Довурак
4184(300) р.Хемчик
4182(298) Кызыл-Мажалык
4172(288) Шекпээр
4147(263) Хорум-Даг
р.Чиргакы 4142(258)
р.Чадан 4106(222)
4101(217) Чадан
4066(183) Ак-Дуруг
Арыг-Узю 3 4029(147)
4012 (131) Чаа-Холь 25
Шагонар 7
3993(112) Чаа-Холь 28
Шагонар 5
3981(100) Хайыракан





«СПИДВЕЙ-ЮНИОР»

Спорт молодеет. Процесс этот, особенно заметный в гимнастике и плаванье, не обошел и мотоспорт, если иметь в виду возраст, в котором начинают регулярные занятия, и раннюю специализацию. Организационная форма найдена — ДЮСТШ.

А вот что касается техники — тут сложнее. Скажем, в спидвее нельзя обучать ребят на ЯВЕ-500. Путь к решению проблемы предложили специалисты львовского мотозавода, подготовив легкий мотоцикл ЛМЗ—3.752, предназначенный для обучения и соревнований по спидвею среди юношей. Первые образцы уже прошли испытания.

На мотоцикле установлен двигатель ММВЗ—3.111 производства минского завода мощностью 9,5 л. с. (вскоре он будет заменен более мощным — 11,5 л. с. мотором того же завода).

Основные параметры и размеры: база — 1180—1220 мм; дорожный просвет при полной нагрузке и номинальном давлении в шинах — 70 мм; масса (сухая) — не более 55 кг; рабочий объем цилиндра двигателя — 125 см^3; размер шин переднего колеса — 2,25—19″, заднего — 2,50—16″; емкость бензобака — 2,0 л; топливо — смесь бензина с октановым числом не ниже 76 с маслом в отношении 25 : 1; воздухоочиститель — с бумажным или сетчатым фильтрующим элементом; сцепление — многодисковое в масляной ванне; коробка передач — четырехступенчатая; система зажигания — электронная или генератор переменного тока с высоковольтным трансформатором; передняя вилка — телескопическая, пружинная; задняя подвеска — неподрессоренная.

Мотоцикл отвечает современным требованиям технической эстетики. Уровень внешнего шума — в пределах норм, установленных Правилами проведения соревнований ФМС СССР, а также Международным спортивным кодексом ФИМ.

Ресурс эксплуатации мотоцикла в условиях спортивных соревнований и тренировок: экипажная часть — 5000 километров, кривошипно-поршневая группа — 2500, сцепление и коробка передач — 5000. Узлы и агрегаты легко доступны при обслуживании и мелком ремонте. Рама закрытого типа, сварная из стальных труб, обеспечивает необходимую жесткость конструкции при малом собственном весе. Применение двигателя, работающего на бензине, в отличие от потребляющих спирт, дешевле как при тренировках, так и в соревнованиях.

Конструкция мотоцикла рассчитана на то, что при незначительных доработках (установка тормозов, специального руля) на нем можно соревноваться в ипподромных гонках, играть в мотобол. Первая партия таких машин поступила для реализации по заявкам комитетов ДОСААФ.

Ю. НИКИФОРОВ,
начальник бюро спортивных мотоциклов львовского мотозавода
г. Львов

АВТОМОБИЛЬ И ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА

ВОДОРОДНОЕ ТОПЛИВО—

Среди задач, решаемых сегодня в мировом автомобилестроении, создание малотоксичного и в то же время экономичного автомобиля — едва ли не самая злободневная и сложная. В идеале он должен иметь «чистый выхлоп» и расходовать как можно экономнее нефтяное топливо. А сложность здесь в том, что эти столь просто формулируемые требования, соприкасаясь, создают очевидные противоречия.

В последние годы в русле технического, градостроительного и гигиенического направлений, сложившихся в борьбе за чистый воздух, все четче формируются поиски новых видов топлива — не нефтяного происхождения, которые подходили бы для использования в двигателях внутреннего сгорания. Другими словами, проблема «чистого автомобиля» перерастает в проблему источника энергии. И все чаще исследователи обращаются к водороду, с которым связываются сегодня большие надежды.

Водородная технология, водородная энергетика — о них говорят все настойчивее по той причине, что этот химический элемент — основа единственного известного сегодня топлива, не образующего при сгорании пресловутого угарного газа и потому экологически наименее вредного. К тому же запасы его в природе практически неисчерпаемы. Вот почему уже много лет предпринимаются попытки использовать водород для двигателей внутреннего сгорания. В этом направлении еще в 30-е годы у нас работали московский автомеханический институт, МВТУ имени Баумана и ряд других институтов.

Во время Отечественной войны идею водородного топлива практически применили на автомобилях в войсках противовоздушной обороны на Ленинградском фронте.

В послевоенные годы в нашей стране академик Е. А. Чудаков и один из авторов этой статьи И. Л. Варшавский использовали водород для питания одноцилиндрового двигателя в Автомобильной лаборатории АН СССР. Занимались этой проблемой и академик В. В. Струминский, другие исследователи. Однако эксперименты тогда не получили широкого размаха. Они стали более актуальными и возобновились в последние годы. Только в США к 1975 году по этой теме вели исследования 15 экспериментально-конструкторских групп, которые создали 42 разновидности «водородных» двигателей. Аналогичные поиски развернуты учеными ФРГ и Японии.

Столь большой интерес к водороду как к топливу объясняется не только его преимуществами экологического характера, но и физико-химическими свойствами: теплота сгорания у него втрое выше, чем у нефтепродуктов, воспламеняемость смеси с воздухом имеет широкие пределы, водород обладает высокой скоростью распространения пламени и низкой энергией воспламенения — в 10—12 раз ниже, чем бензин.

В нашей стране обширные работы по использованию водорода для автомобильных двигателей активно ведут многие научные центры, усилия которых координирует Академия наук СССР.

Метод получения этого химического элемента с применением так называемых энергоаккумулирующих веществ (ЭАВ) детально разработан Институтом проблем машиностроения АН УССР, который проводит также фундаментальные исследования процессов сгорания водородовоздушных и бензоводородовоздушных смесей, разрабатывает принципиальные схемы силовой установки автомобиля при различных методах хранения нового горючего на борту.

Водород как моторное топливо имеет некоторые особенности, обусловленные его свойствами. Широкие пределы воспламеняемости позволяют лучше регулировать протекание рабочего процесса двигателя. В результате удается повысить экономичность при частичных нагрузках — режим, в котором автомобильный двигатель «живет» довольно много. Теплотворность однородной смеси водорода с воздухом ниже, чем у бензина. Поэтому мощность двигателя на водороде в большей степени, чем при использовании бензина, зависит от способа смесеобразования.

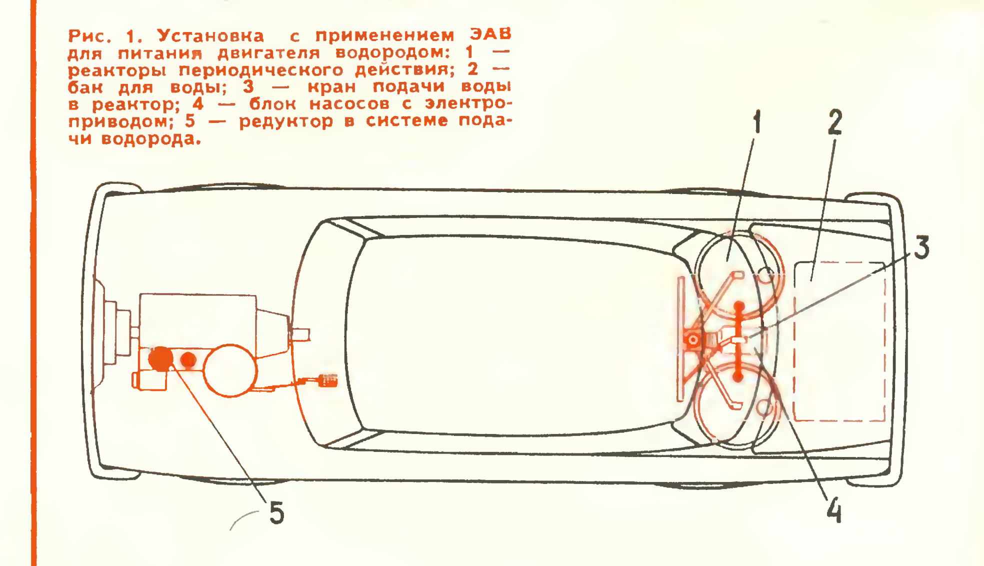
Исследования детонационной стойкости бензоводородовоздушных и водородовоздушных смесей выполнены в ХАДИ и Институте проблем машиностроения АН УССР. Их результаты показали, что склонность таких смесей к детонации в значительной степени зависит от коэффициента избытка воздуха. И в этом отношении при использовании водорода в качестве топлива выявлены иные закономерности, чем для бензина. Изучение работы двигателей на водородовоздушных и бензоводородовоздушных смесях показало высокую стабильность рабочего процесса. Сравнивая пределы изменения оптимального угла опережения зажигания при работе на водороде и бензине, можно заметить, что в первом случае он существенно зависит от коэффициента избытка воздуха. При обогащении смеси наивыгоднейший угол опережения значительно уменьшается. Поэтому при работе на водороде двигателю нужны иные регулировки этого параметра.

Наконец, при сгорании водорода отработавшие газы не содержат таких вредных компонентов, как окись углерода, углеводороды, окислы свинца. Остается только один токсичный компонент в выхлопе — окислы азота (и то в меньших количествах, чем при работе на бензине). При использовании водорода в качестве добавки содержание вредных компонентов резко сокращается благодаря полноте сгорания. Кроме того, уменьшается необходимость использования вредных антидетонационных свинцовых присадок к бензинам.

Эксперименты показали, что двигатели внутреннего сгорания могут с успехом работать как на чистом водороде, так и на смеси его с парами бензина. Любопытно, что уже 10-процентная добавка (от массы расходуемого топлива) водорода может оказать существенное влияние, снижая токсичность отработавших газов и улучшая экономические показатели. Она намного расширяет пределы воспламеняемости смеси, что создает условия для эффективного регулирования процесса сгорания. Практически это означает возможность устойчивой работы на очень бедных бензоводородовоздушных смесях с большим коэффициентом избытка воздуха, чем обеспечивается значительная экономия бензина. Учитывая то обстоятельство, что двигатель в городских условиях до 30% времени работает на холостом ходу или режимах неполной нагрузки, можно представить себе, какие экономические выгоды несет использование водорода. А работа двигателя при высоких коэффициентах избытка воздуха сопровождается почти полным сгоранием смеси, и, следовательно, в отработавших газах нет токсичных компонентов.

В Институте проблем машиностроения

Рис. 1. Установка с применением ЭАВ для питания двигателя водородом: 1 — реакторы периодического действия; 2 — бак для воды; 3 — кран подачи воды в реактор; 4 — блок насосов с электроприводом; 5 — редуктор в системе подачи водорода.



ПОИСКИ И ЭКСПЕРИМЕНТЫ

ния АН УССР уже разработаны автомобильные силовые установки, действующие на водородном топливе. Для них водород получают из воды (с применением ЭАВ, в основе которых лежат окислы металлов), а также из гидридов — веществ, способных при охлаждении поглощать водород, а при нагревании — отдавать его.

Связывать водород гидридами необходимо в интересах безопасности, так как при утечках из баллонов он образует, смешиваясь с воздухом, взрывчатую смесь, которая легко воспламеняется (вспомните частые аварии дирижаблей с емкостями, заполненными водородом). Но важнее тот факт, что гидриды являются более рациональным методом хранения водорода на борту автомобиля по объемным показателям.

Общая схема силовой установки такова: водородное топливо, получаемое в результате взаимодействия ЭАВ с водой, подается системой питания в двигатель. Мощность двигателя регулируется компонентами, подаваемыми в реактор для освобождения связанного водорода.

Силовая установка может быть выполнена как по открытому, так и по закрытому циклу. В первом случае на борту автомобиля размещаются только емкости для ЭАВ и воды, а продукты сгорания выбрасываются в атмосферу. При замкнутом цикле дополнительно вводятся теплообменник и конденсатор, позволяющие использовать пары воды из выхлопных газов. Поступающая в реактор с ЭАВ вода снова служит источником для получения водорода. Так при замкнутом цикле «носителем» топлива служит вода, а энергией — ЭАВ.

Водородное топливо при обоих циклах может использоваться в чистом виде или в качестве добавок (5—10% по массе). В последнем случае на машине сохраняется система питания бензином. «Извлечение» водорода из воды происходит в реакторе, содержащем ЭАВ. Наиболее простым является реактор постоянного действия, в котором давление поддерживается регулировкой подачи компонентов в зону реакции.

Процесс получения в нем топлива происходит не мгновенно, то есть он обладает некоей инерцией. Выделяющийся в реакторе водород поэтому должен поступать к мотору через редуктор-регулятор, поддерживающий оптимальное давление перед форсунками подачи.

По разработанным в Институте проблем машиностроения АН УССР схемам для работы с применением ЭАВ на основе окислов металлов был приспособлен «Москвич—412», а с использованием гидридов — ВАЗ—2101.

Первый эксперимент — с «Москвичом—412» (рис. 1) осуществлен инженерами А. Байковым и В. Журманом. Система питания бензином оставлена без изменений. На машине смонтированы два реактора 1, обеспечивающие получение водорода из воды, и редуктор 5, предназначенный для дозирования подачи топлива на разных режимах работы двигателя.

Реакторы периодического действия имеют постоянную загрузку ЭАВ на основе кремния или алюминия с регулируемой подачей воды. Насосы высокого давления 4, приводимые электродвигателем, подают воду из бака через подогреватель и фильтр к реактору, где ее распыливают форсунки. В водяной системе установлены обратные клапаны, предотвращающие проникновение туда водорода при прекращении подачи воды. Кроме того, в ней предусмотрен кран 3, который переключает подачу воды с одного реактора на другой. Все агрегаты этой экспериментальной установки смонтированы на общей раме и помещены в багажнике.

Водород от реакторов поступает к крану, установленному на приборной панели, которым водитель соединяет работающий реактор 1 с системой подачи водорода. Последняя состоит из понижающего редуктора, влагоотделителя, газового счетчика и редуктора регулирования подачи водорода (управляется специальной педалью). Топливо вводится во впускной трубопровод, непосредственно перед впускным клапаном.

Переделка автомобиля ВАЗ—2101 (рис. 2) для работы на водороде, получаемом из гидридов, выполнена кандидатом технических наук А. Мищенко, а гидридный бак разработан инженером В. Степановым. На «Жигулях» сохранена система питания бензином и дополнительно установлена система хранения и подачи водорода. Она состоит из гидридного бака 1, нагреваемого отработавшими газами, редуктора со всережимным вакуумным регулятором 9 расхода водорода и смесителя 8, сделанного на базе серийного карбюратора. Скорость выделения водорода гидридом система регулирует автоматически (блок управления 10, реле давления 2, заслонка с электромагнитным приводом 7 на выпускной трубе), поддерживая постоянным, независимо от режима двигателя, давление водорода в системе. Гидридный бак при зарядке охлаждается водой.

Работы по использованию водорода впервые были широко представлены на всесоюзной научной конференции «Защита воздушного бассейна от загрязнения токсическими выбросами транспортных средств» в 1977 году. Ее участники смогли тогда подробно ознакомиться с автомобилями, работающими на водородных добавках. Эти машины в течение многих месяцев проходили испытания на улицах Харькова.

С тех пор прошло полтора года. К «водородным» «Жигулям» и «Москвичу» прибавилась такая же «Волга». Недавно успешно завершен предварительный цикл испытаний этого автомобиля, работающего на бензоводородной смеси. Ученые не строят иллюзий: впереди еще много работы, учитывая коварство водорода, его взрывоопасность и малый удельный вес, требующий больших объемов гидридного бака на борту. Пока запаса водорода в этом баке, если двигатель работает на водороде, хватает только на 100—120 километров пробега. При использовании водорода в качестве добавки пробег автомобиля составляет 400—500 километров. Тем не менее академик В. П. Бармин, ряд других ученых считают, что двигатель, работающий на водороде, сегодня уже не фантастика. Харьковские автомобили, работающие с добавкой водорода, стали серьезным переходным этапом в этих поисках. Их рассматривают уже как реальный «мост» к созданию настоящих «водородных» автомобилей, то есть работающих на одном этом топливе.

Итак, машины с надписью «Планете — чистый воздух» отработали свои первые сотни «чистых километров» на улицах большого города. Предстоит решить немало задач, связанных с размещением водорода на автомобиле.

Исследования продолжаются.

И. ВАРШАВСКИЙ,
доктор технических наук, профессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР
И. БЕРШОВА,
кандидат технических наук

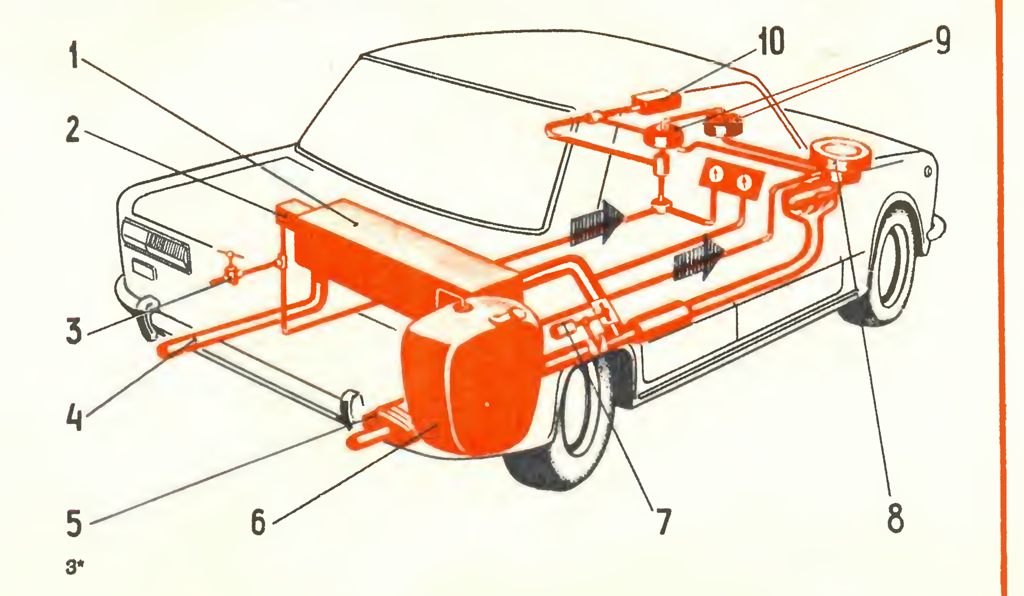


Рис. 2. Установка с применением гидридов: 1 — гидридный бак; 2 — реле давления; 3 — вентиль заправки; 4 — выхлопной патрубок гидридного бака; 5 — глушитель; 6 — бензиновый бак; 7 — электромагнитный привод заслонки; 8 — смеситель; 9 — регулятор давления и расхода водорода; 10 — блок электронного управления.

СПОРТ•СПОРТ•СПОРТ

Кубок дружбы вновь у советских раллистов

Около девяти месяцев продолжался автомобильный марафон, называемый Кубком дружбы социалистических стран по ралли. За это время спортсмены выступили в ГДР, Венгрии, Болгарии, Польше, Румынии и Чехословакии. С самого начала главные роли в борьбе за победу играли сборные Советского Союза и Чехословакии. Наши спортсмены на всех этапах выступали ровно, делая ставку на командный успех. Однако и в личном зачете, в отличие от прошлых лет, советские экипажи не раз оказывались в числе лучших, а дважды занимали первые места. Перед последним соревнованием — ралли «Русская зима» наша команда лишь на два очка опережала чехословацких автомобилистов (30 против 28).

Последний этап сложен не только тем, что, как правило, именно здесь решается судьба Кубка, но и тем, что это единственная гонка, проходящая в зимних условиях, на снежных и обледенелых дорогах, причем легенды на скоростные участки вручаются спортсменам перед самым стартом. Национальную сборную Советского Союза представляли двукратные победители «Русской зимы» инженеры-испытатели ЗИЛа Николай и Игорь Больших («Москвич—2140»), экипажи АЗЛК — Анатолий Козырчиков — Михаил Титов («Москвич—2140»), «Ижмаша» — Константин Антропов — Вячеслав Куковякин (ИЖ—2125), Владимир Гольцов — Сергей Штин (ИЖ—412) и спортсмены ВАЗа Николай Елизаров — Сергей Гогунов на «Ладе—1600» (под таким названием зарегистрированы эти «жигули» в ФИА). В личном зачете выступило еще несколько пар: Сергей Вукович — Арвидас Гирдаускас, Хейкки Оху — Тоомас Диенер, Райнис Решетникс — Андрис Звингевиц, другие известные наши раллисты. Некоторые шли на автомобилях ВАЗ—21011, подготовленных в производственном комбинате ЦК ДОСААФ Эстонской ССР «Вихур». Все машины были «обуты» в шины «НИИШП-ралли», отлично зарекомендовавшие себя за последние два года.

Сборные Болгарии, Венгрии и один польский экипаж стартовали на наших «ладах—1600». Впервые на «Русской зиме» выступал экипаж на малолитражке «Польский ФИАТ-126П». Сборная ЧССР приехала на великолепно подготовленных «шкодах-130РС». Эти автомобили при малом весе (760 кг) снабжены мощным двигателем (140 л. с.). В летних гонках это дает неоспоримое преимущество, но на зимних трассах с участками гололеда и снежными заносами оно не так значительно: здесь определяющим является мастерство экипажа.

Как и в прошлые годы, торжественное открытие соревнований состоялось на московском ипподроме. И здесь же — первое дополнительное испытание — трековая гонка. Перед трибунами становятся в ряд пять сильнейших наших экипажей. Отмашка стартера — и пять машин устремляются к первому повороту. Перед входом в него Антропову удается опередить соперников. За ним Больших, Козырчиков и Гольцов одновременно, синхронно ставят машины боком. Даже неискушенный зритель понимает, какое нужно мастерство, чтобы удержать на снежном повороте ипподрома автомобили, идущие со скоростью около 100 км/ч, вплотную один к другому. На третьем круге Козырчиков довольно рискованно перемещается на второе место. Ничем не оправданный шаг — он мог вывести из соревнования сразу три экипажа нашей сборной. Такое просто недопустимо в командных соревнованиях, тем более столь сложных, полных неожиданностей, и еще на первых километрах. А выиграл этот заезд Константин Антропов. Его время не удалось улучшить потом ни одному участнику.

Снежная гонка в Тушино, на территории аэродрома. Экипажи еще не выехали за пределы Москвы, а сюрпризы уже начались. Один из них устроила природа, так что перед ним все оказались в равном положении. Накануне была осенняя слякоть, термометр показывал плюс 2, а в день старта резко похолодало. Мороз с каждым часом крепчал и к вечеру достиг почти 30-градусной отметки. Нелегко спортсменам было сра-



НАПЕРЕКОР



Сборная команда СССР по авторалли — победительница Кубка дружбы (слева направо): нижний ряд — К. Антропов, В. Куковякин, С. Штин; верхний ряд — Э. Сингуринди (тренер), Н. Больших, А. Козырчиков, Э. Альбощин (старший тренер); М. Титов, И. Больших, Н. Елизаров, В. Гольцов, С. Гогунов, Л. Майоров (главный тренер), Э. Цыганков (тренер).

Автомотоспорт и его мастера

Два юбилея Владимира Цыброва



Прошло уже четыре года, а тот день я помню, словно это было вчера. Финал личного чемпионата мира 1975 года по мотогонкам на льду. Еще слышится ликование переполненных трибун московского стадиона «Динамо» в честь нового триумфа советских спортсменов, а герои соревнований уже в пресс-центре. Молниями сверкают блицы фотоаппаратов, стрекочат кинокамеры, сыплятся вопросы. Остроумно отвечает на них сияющий Сергей Тарабанько — новый чемпион мира. Весь в улыбке Сергей Казаков — дебютант сборной команды, бронзовый призер. На этом праздничном фоне как-то странно выглядит Владимир Цыбров. Всегда общительный, веселый, он сейчас непривычно тих и, пожалуй, грустен. И это-то в день рождения, к которому Владимир сам себе преподнес дорогой подарок — серебряную медаль чемпионата мира. Мы думали тогда, что не оправился еще вице-чемпион мира от болезни: он тяжело простудился за неделю до финала, и мало кто из людей, причастных к этим гонкам, верил, что Цыбров сможет выйти на старт.

Только спустя год я узнал истинную причину: в тот день всеобщей радости Владимир Цыбров решил закончить биографию гонщика. И сдержал данное самому себе слово, как выполнял раньше все, что задумывал. За исключением одного: шестнадцать лет, таких долгих и коротких, трудных и счастливых, он стремился к заветной цели — стать чемпионом мира. Долгожданная победа так и не пришла, хотя Цыбров ее с полным правом заслуживал.

...Чаще всего болельщики, отправляясь на соревнования, хотят увидеть не только захватывающее зрелище, но и своего кумира. Знаю многих, кто с особым интересом ждал выхода на лед Владимира Цыброва. Высокий, прямо-таки могучего сложения, с открытым мужественным лицом, он выделялся и в боксах и на ледяной арене. В его манере держаться, говорить с собеседником, вести бой на дорожке — во всем была какая-то основательность, уверенность в себе. Не показная, которая зачастую скрывает недостаток мужества и воли, а естественная, идущая от твердого мужского характера. Этим качеством его природа не обидела, а еще более закалили те испытания, которые выпали ему на пути к спортивным вершинам.

Володя познакомился с мотором поздно для гонщика — в 19 лет, когда иные уже добиваются спортивной известности. Было это в маленьком подмосковном городе Луховицы, где даже мотосекции как таковой не существовало. Здесь он получил в автомотоклубе ДОСААФ водительские права и начал работать на грузовом автомобиле в опытно-производственном хозяйстве. Вскоре опять появился в автомотоклубе — захотел получить еще и права мотоциклиста, потому что решил заняться спортом. Не автомобильным — тогда в Луховицах это было нереально, а мотоциклетным. Как-никак в клубе стоял один ИЖ—57 и числилось еще два разобранных М—72.

Через два года о Цыброве уже заговорили. Началось с курьезного случая. Проводился товарищеский кросс с участием известных в то время Ю. Матвеева из Серпухова, С. Ястребова из Рязани и других членов сборной команды страны. Выступали они на 500-кубовых чехословацких ЭСО. Допустили, вне конкурса, и Цыброва, а поскольку машина у него была класса 175 см³, стартовал он спустя 15 секунд после начала заезда, чтобы не мешать маститым. Однако через три круга новичок обошел лидеров и выиграл соревнования. Кто знает, может быть и стал бы со временем Цыбров



На нижних снимках:
Вот так начал на московском ипподроме путь к победе в личном зачете ралли «Русская зима» советский экипаж К. Антропов — В. Куковякин (№ 32).
Снежную гонку на аэродроме в Москве ведет чехословацкий экипаж И. Шедивый — И. Янечек (№ 28).
Фото В. Князева

зу же приспособиться к новым условиям, к внезапно появившемуся гололеду. Второй сюрприз постиг нашу сборную в лице экипажа братьев Больших. Уже в Тушино, на втором скоростном участке появилось опасение, что на их автомобиле неисправен редуктор. Николай пробует машину, советуется со специалистами, но ничего выяснить не удается. И, выбрасывая на несколько метров шлейф розового в лучах заходящего солнца снега, автомобиль уходит на извилистую трассу.

Гонка прошла нормально, редуктор после нее успели заменить, но на этом неприятности для Больших не окончились: вскоре — поломка шестерни полуоси. Так наша сборная осталась вчетвером. Беда одна не приходит: на второй машине АЗЛК появилась неисправность в системе питания. На высокое место Козырчикову с Титовым теперь рассчитывать не приходилось.

А вереница автомобилей мчится дальше. Загорск, Переславль-Залесский, Ростов, Ярославль. Наконец кольцевая гонка в Каюровском карьере, снискавшая по прошлым ралли славу своей сложностью, изюминка «Русской зимы». На этот раз интерес к ней подогревался призом, который установил журнал «За рулем» участнику, который покажет абсолютно лучшее время на этом спецучастке. Старт здесь давался с хода, после разгонного круга. И вот завертелась карусель. Полоснув кинжальным лучом прожекторов по лесу, рванулся из-за поворота, закончив первый круг, автомобиль Козырчикова. Коротний разгон, эффектное торможение контрсмещением (машина ставится боком в сторону, противоположную повороту, а в самый последний момент водитель переставляет ее в нужном направлении). Для такого приема нужны тонкое чувство машины и дороги и, конечно, отточенное умение. Эти качества в полной мере продемонстрировал Козырчиков, ставший обладателем приза.

У раллистов впереди еще большая часть пути, а мы возвращаемся в Москву, чтобы успеть встретить первых. И здесь узнаем еще об одной неприятности для нашей команды — выбыл из-за неисправности в коробке передач лидер соревнований экипаж Елизаров — Гогунов. Положение становится критическим: в национальный зачет идут результаты трех экипажей из пяти заявленных, ровно столько, сколько осталось на трассе у советской сборной. Еще один сход — и все, что было достигнуто за восемь с половиной месяцев борьбы, пойдет насмарку. Сумеет ли Козырчиков дотянуть до финиша? Ждем. Первым подъезжает к КВ возле гостиницы «Останкино» экипаж Антропов — Куковякин. И сразу же за ним Козырчиков — Титов! А вот и Гольцов — Штин. Молодцы! Наперекор всем неудачам, которые начали преследовать нашу команду чуть ли не с самого старта, она сумела с честью выйти из трудного испытания и выиграть заключительный, седьмой этап (чего она добивалась все предыдущие годы), а с ним и почетный трофей — Кубок дружбы.

Эта победа нуждается в послесловии. Отдавая дань мастерству, выдержке, сплоченности советской команды, в подготовке которой участвовали комбинат «Вихур», вильнюсский авторемонтный завод, хочется в то же время пожелать нашим ведущим в автоспорте заводам ВАЗу и АЗЛК оказывать бо́льшую помощь своим спортсменам в подготовке автомобилей, как это делает «Ижмаш». Условий и опытных специалистов у них для этого достаточно.

После окончания соревнований членов сборной команды страны принял председатель ЦК ДОСААФ СССР, трижды Герой Советского Союза маршал авиации А. И. Покрышкин. Он тепло поздравил спортсменов с победой, пожелал им дальнейших успехов и вручил Почетные грамоты ЦК ДОСААФ СССР.

О. БОГДАНОВ,
спецкор «За рулем»

Результаты соревнований

Ралли «Русская зима». Командный зачет: 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ГДР; 4. ВНР; 5. НРБ; 6. ПНР; 7. СРР. **Среди клубов:** 1. Всесоюзное объединение «Автоэкспорт» (2-я команда); 2. ЦАМК (ЧССР); 3. Автоклуб «Волан» (ВНР). **Среди заводов:** 1. «Ижмаш»; 2. «Шкода»; 3. Автозавод в г. Эйзенах (ГДР). **Личный зачет:** 1. К. Антропов — В. Куковякин; 2. Х. Оху — Т. Диенер; 3. В. Гольцов — С. Штин; 4. Р. Решетникс — А. Звингевиц; 5. Н. Фролов — А. Котляр (все — СССР); 6. В. Гавел — Я. Соукуп (ЧССР).

Полные результаты (места, последующие за первым) Кубка дружбы поручено определить автоклубу «Волан» (ВНР). Они будут опубликованы позже. По предварительным подсчетам в национальном зачете места распределились так: 1. СССР — 37 очков; 2. ЧССР — 34; 3. ГДР — 22; 4. ПНР — 21; 5. НРБ — 17; 6. СРР — 9; 7. ВНР — 4 очка.

вторым Арбековым, только не тянуло его к кроссу. Вот трек — иное дело.

Цыбров с благодарностью вспоминает начальника клуба Аркадия Богомолова, своих болельщиков и верных помощников с луховицкого завода, специалистов ВНИИмотопрома из Серпухова и, конечно, тренера московского обкома ДОСААФ Владимира Михайлова. Без них он вряд ли мог бы серьезно готовить машины к соревнованиям. И все-таки жизнь сразу приучила Владимира к самостоятельности. Ему негде было тренироваться, да и Михайлов жил в 100 километрах от Луховиц, а дома не у кого спросить технического совета. Приходилось до всего доходить самому. Так что с первых же шагов Цыбров узнал, что победы в спорте — это прежде всего тяжелейший труд, суровое испытание.

А таких испытаний выпало на его долю столько, сколько хватило бы на несколько спортивных жизней. Если перечислять травмы, перенесенные им, честное слово, собьешься со счета. И, как назло, случались они в канун открытия зимних сезонов. Но он боролся за право остаться в спорте с неистовым фанатизмом, даже тогда, когда не верили врачи.

На его счету девять побед в первенствах России, на ипподроме и ледовой дорожке, по три золотые, серебряные и бронзовые медали в первенствах СССР, три вторых и два третьих призовых места в чемпионатах мира по ледовому спидвею. Цыбров первым в 1968 году прервал продолжавшуюся целых семь лет серию побед уфимцев в чемпионатах СССР по мотогонкам на льду в классе «500». В том сезоне ему не было равных. Вероятно, как никто другой имел он тогда право на титул чемпиона мира. Но чьей-то нечестной рукой прекрасно подготовленный мотоцикл Владимира ночью накануне первого дня соревнований был испорчен. Неисправность сцепления обнаружилась только в ходе заездов. В итоге — два схода. Оставшиеся три финальные гонки он упорно догонял Кадырова, однако, сравнявшись с ним по количеству очков, проиграл потом перезаезд и остался с «серебром».

В 1974 году Цыбров снова близок к заветной цели. В решающем заезде с чехом Миланом Шпинькой на треке в Швеции он упустил победу, вынужденный объезжать внезапно упавшего гонщика. 1975 год. Финал чемпионата в Москве на стадионе «Динамо». Цыбров опять в отличной форме. В отборочных соревнованиях за рубежом установил несколько рекордов треков. А перед возвращением домой — эта злосчастная простуда и воспаление лицевого нерва. Он все же вышел на дорожку и боролся до конца, но было уже поздно: в тот день в нашем мотоспорте взошла новая звезда — Сергей Тарабанько.

— Цыброву, конечно, не везло, — говорит В. Беликов, долгое время бывший механиком нашей сборной, — хотя любой может позавидовать его спортивным наградам. Машина Владимира, я уж не говорю о технической подготовке, даже по внешнему виду всегда была примером для других. К нему постоянно шли за советом, потому что знали — не откажет. Сколько раз вместе со мной он оставался в боксах до позднего вечера, готовя машины товарищей, когда те давно уже отдыхали. Но, как ни странно, эта техническая одержимость не раз подводила Цыброва. Даже перед стартом, когда все работы давно закончены и пора настраиваться на борьбу, он продолжал возиться с мотоциклом: ему все казалось, что еще что-то можно улучшить, скорректировать.

Да, чемпионом мира Цыбров не стал. Так уж бывает в спорте, когда даже самых достойных он не одаривает высшими наградами. Но Владимир ушел с трека вовсе без чувства обиды, ушел, чтобы остаться в том мире, который открыл для себя в гонках, в победах и поражениях. И мир этот прекрасен не только в минуты собственного успеха. Разве можно забыть транспаранты на том же «Динамо»: «Цыбров! Луховицы с тобой!» Это земляки, не пожалевшие полдня на дорогу, приезжали, чтобы поболеть за него. А разве меньше приносят радости удачи твоих учеников, с которыми связано столько труда и забот. Цыбров просто не имел права оставить в себе то, что приобрел за годы выступлений на треках. Это с его помощью не раз становился чемпионом В. Пржевальский, его мастерство в подготовке техники привело к победам А. Щербакова, Р. Ряжскую и других гонщиков. И все это успел сделать Владимир еще будучи спортсменом.

Теперь Цыбров тренер в луховицкой автомобильной школе ДОСААФ, с которой связан уже 20 лет. Ровно столько же исполнилось нынешней зимой нашему ледовому спидвею, если вести отсчет его истории с первого чемпионата страны. И к этой дате Владимир имеет самое непосредственное отношение. Он один из тренеров сборной команды СССР по мотогонкам на льду. Свободного времени еще меньше, чем прежде. Луховицы стали городом спортивным. Здесь своя команда гаревиков, свой трек, сильная секция мотоциклистов. И во все это вложил душу Цыбров. Жизнь его в спорте продолжается, она по-прежнему щедро дарит ему радости.

Б. ЛОГИНОВ
Фото В. Горлова

Московская область,
г. Луховицы









В МИРЕ МОТОРОВ

ПЕРЕМЕНЫ: МОДА

Мы знакомы с автомобилем чуть ли не целый век. И почти столько же с Парижской автомобильной выставкой. Начиная с 1898 года этот модный салон неизменно привлекает внимание как представительный, очень пестрый и шумный автомобильный карнавал. А сама мода менялась много раз, делая причудливые зигзаги, прыжки в сторону, порой вдруг умеряла бег, иногда вовсе замирала на месте.

Совсем недавно Ральф Надер своей нашумевшей книгой «Опасно на любой скорости» заставил конструкторов и покупателей всерьез говорить об активной и пассивной безопасности. Некоторые фирмы подхватили его идеи, используя их как рекламный лозунг, и безопасность из необходимости начала становиться модой.

Но потом темой номер один стали последствия энергетического кризиса. И вот уже в ежегодных салонах мы видим экономичные модели, дизельные модификации, экспериментальные машины с электромоторами, пневматическими двигателями, даже веломобили. Теперь, кажется, приходит время вспыхнуть компьютерно-электронному буму. Уже на моделях 1979 года мы встретили бортовую ЭВМ, которая вычисляет средний расход топлива, электронную систему, предотвращающую блокировку колес при торможении, микропроцессор, регулирующий опережение зажигания, запоминающее устройство в системе настройки автомобильного радиоприемника, электронную систему управления впрыском топлива. Грядет новая мода?

На Парижской выставке, которая в 1978 году отметила свое 80-летие, как всегда, были широко представлены новые модели трех континентов. И если прежде определить по машине каждую из трех школ не составляло труда, то сегодня разница между ними в значительной степени нивелирована. Оригинальные технические решения, малые габариты, шумные быстроходные моторы отличали европейские модели. Заокеанские автомобили поражали громоздкими кузовами, мощными тихоходными двигателями и избытком «оборудования для комфорта». Японские машины, как и американские, не блистали конструкторскими находками, но несли в себе тщательно скопированные элементы и тех и других соперников.

Теперь все перевернулось вверх дном. И экспонаты Парижской выставки убеждают в этом. Малогабаритные «американцы», сверхкомфортабельные европейские малолитражки, японские спортивные модели. Еще недавно такие словосочетания резали слух. Сегодня они привычное отражение действительности.

Стенды выставок с моделями 1979 года представили немало интересных экспонатов (характеристики наиболее значительных из них показаны в таблице). Как никогда много было среди них легковых машин с дизелями: шестицилиндровый «Волво-244 ГЛД6», пятицилиндровый «Ауди-100-5Д», четырехцилиндровый «ФИАТ-132-дизель» и много других, среди которых американские «Кадиллак-эльдорадо», «Олдсмобиль-торонадо», «Бюик-ригаль».

Экономия топлива — по-прежнему весьма популярная тема. Если это и назвать модой, то в основе ее лежит суровая необходимость, которая порождает новые тенденции. Они проявились не только в большом числе дизельных моделей. Так, для получения высокой мощности без чрезмерных затрат горючего на «Порше-924-турбо», «Форде-мустанге-Т5», «Бюике-сенчюри» 1979 года конструкторы применили турбонаддув.

Новые виды двигателей и топлив? На выставках их обошли молчанием. Недостаточно экономичные роторные двигатели ныне в немилости у автомобильных фирм — одна лишь японская «Мазда» сохраняет их выпуск. А двигатели Сейрича, Стирлинга, моторы, работающие на воде или даже... сухом вине, пока не выходят за ворота лабораторий.

А пока идут исследования, в интересах уменьшения расхода топлива конструкторы вновь обращаются к овердрайвам (приставка с ускоряющей передачей в коробке передач) и делителям. В частности, такой делитель (дополнительная двухступенчатая коробка передач), работающий последовательно с основной коробкой, применен на «Мицубиси-мираж».

Впрочем, если говорить о трансмиссиях, то 1979 год отличен заметным умножением моделей с пятью передачами («Рено-30-ТИкс», «ФИАТ-ритмо», «ФИАТ-132-дизель», «Бюик-скайхок», «Шевроле-монца», СИМКА-1309). Это неудивительно. Современные быстроходные двигатели подчас имеют довольно узкий рабочий диапазон по числу оборотов, и, чтобы лучше приспособить их к меняющейся нагрузке, сделать «гибче», конструкторы идут на увеличение числа передач. Эти перемены тоже вызваны необходимостью.

Продолжается медленное, но верное внедрение автоматических трансмиссий на малолитражных машинах. Ими оснащают «ФИАТ-ритмо» (1498 см³), «СИМКА-оризон-СИкс» (1442 см³), «Рено-5» (1300 см³), «Форд-эскорт-1300», «Мини-1100-спешл», «Хонда-сивик» (1238 см³), «Тойота-королла» (1166 см³). В то же время шведский завод «Волво» на модели «343» (1397 см³) заменил ременный бесступенчатый вариатор типа ДАФ обычной шестеренчатой коробкой передач. Она сблокирована не с расположенным впереди двигателем, как мы привыкли видеть, а с главной передачей задних ведущих колес, имеющих независимую подвеску. Такая компоновочная схема применяется редко («Альфа-ромео-альфетта», «Порше-924», «Порше-928») и не только позволяет получить выгодное распределение нагрузки на колеса, но и делает просторной зону для ног водителя и его соседа.

Привод на передние колеса сегодня уже не новинка. Его последовательно применяют несколько десятков известных фирм; среди них «Альфа-ромео», «Мицубиси», «Ниссан», «Остин», «Пежо», «Рено», СИМКА, «Ситроен», ФИАТ, «Форд-Европа», «Фольксваген», «Хонда».

Выросло число моделей с передними ведущими колесами в США. Так, в 1979 году наряду с известными «Олдсмобиль-торонадо» и «Кадиллак-эльдорадо» (кстати, весящим 1800 кг!), «Додж-омни» и «Крайслер-оризон» появился «Бюик-ривьера». Это уже тенденция.

Но выставки продемонстрировали применительно к отдельным элементам автомобилей и новшества. На «СИМКА-оризон» бортовой компьютер вычисляет средний расход топлива, остаток бензина в баке, среднюю скорость. На отдельных американских моделях применяются сиденья с «памятью»: нажатием рычага водитель может восстановить зафиксированную ранее комбинацию взаимного расположения подушки и спинки относительно кузова. На моделях «Спирит» и «Пейсер» — устройство для дистанционного управления замками дверей с панели приборов и алюминиевые бамперы, а «олдсмобили» оснащены подсветкой замочной скважины в двери.

И все же, сколь бы замысловаты или совершенны ни были конструктивные особенности узлов и деталей, при выборе









ИЛИ НЕОБХОДИМОСТЬ?

На фото (слева направо): вверху — модернизированный «ФИАТ-Икс 1/9»; «АМК-спирит-ДЛ»; «Тойота-старлет», «Мицубиси-мираж»; внизу — «ФИАТ-132-дизель-2500»; «Порше-924-турбо»; «Рено-5-турбо»; «Джип-чероки-чиф».

легкового автомобиля ориентируются прежде всего не на технические шедевры, заключенные под кузовом, а на «экстерьер» самого кузова. И конечно, на стендах выставок стояло немало экспериментальных кузовов, которые демонстрировали последние изыски автомобильных архитекторов в области стайлинга (внешнего оформления машин). Это были попытки нащупать реакцию покупателя на новую моду, новый покрой кузовов.

Такие экспонаты группировались вокруг нескольких полюсов: экстравагантного (трехосный «Кадиллак» с кузовом фирмы «Сбарро»), практического (модернизированный известным дизайнером Д. Джуджаро «Ауди-80» и модификация «Пежо-604» с кузовом «лимузин» фирмы «Элье»), прототипов (открытый «Ягуар-ИксЖ12-спайдер» с кузовом «Пининфарина» и экспериментальный спортивный автомобиль «Воксхолл»).

Тут уместно отметить, что спортивные модели вообще занимают на выставках привилегированное положение, особенно такие, как 500-сильный «Рено-альпин-А442Б», победитель 24-часовых гонок в Ле-Мане 1978 года. Правда, он для посетителей салонов представлял теоретический интерес. Но наряду с этой машиной, скорее напоминавшей фюзеляж самолета, на стендах стояли модели, которые при соответствующем счете в банке можно было и приобрести. Среди них — «Рено-5-турбо» с 1400-кубовым мотором, снабженным турбонаддувом, мощностью 200 л.с. Из других спортивных моделей, выпуск которых начнется в 1979 году, отметим заднемоторный БМВ-М1, «Датсун-280-Зет Икс», модернизированный «ФИАТ-Икс 1/9», американские машины «Форд-мустанг-Т5», «Додж-омни-024».

В отличие от спортивных моделей джипы лишь недавно стали привлекать широкое внимание. Среди них выделялась «Нива—1600», дебют которой на европейских рынках прошел очень успешно. Советский автомобиль выглядел именинником, несмотря на соседство английского «Рейндж ровера», американского «Джип-чероки-чиф», швейцарского «Сбарро-виндхаунд». Посетителей привлекала и новая марка «Портаро». Это румынские джипы «АРО-240», собираемые в Португалии и оснащенные дизелями.

Заслуживают внимания и так называемые семейные автомобили наиболее распространенных классов 1100—1500 см³. Они составляли заметную часть среди экспонатов традиционных салонов. Тут были и с иголочки новые польский «Полонез», итальянский «ФИАТ-ритмо» («За рулем», 1978, № 10), французские «Ситроен-виза» («За рулем», 1979, № 1) и СИМКА-1309, японский «Мицубиси-мираж».

В целом же, если мысленно окинуть взором все машины 1979 года, которые экспонировались в салонах, можно обнаружить, что почти добрая их четверть полностью или частично (в узлах или деталях) обновляется. А если взять период в несколько лет, то перемены окажутся разительными.

Л. ШУГУРОВ, инженер

Модель и страна	Число мест и дверей	Компоновка	Число и рабочий объем цилиндров, см³	Степень сжатия	Мощность, л. с.	Число об/мин	Число передач	Размер шин	База, мм	Длина, мм	Снаряженная масса, кг	Скорость, км/ч	Время разгона до 100 км/ч, с	Особенности
«АМК-спирит-ДЛ» (США)	4—2	К	8—4983	8,4	120	3200	4	195—14	2440	4280	1237	160	10,0	—
«Ауди-100-5Д» (ФРГ)	5—4	П	5—1986	21,0	64	4800	4	185—14	2685	4680	1200	150	—	Д
БМВ-М1 (ФРГ)	2—2	З	6—3498	9,0	277	6500	5	225—16	2690	4360	1300	262	5,6	—
«Воксхолл-ройяль» (Англия)	5—4	К	6—2969	9,4	180	5800	3А	195—14	2683	4828	1460	191	11,7	—
«Датсун-280-Зет Икс» (Япония)	2—2	К	6—2753	9,0	145	5200	5	195—14	2320	4340	1200	200	—	—
«Джип-чероки-чиф» (США)	5—3	К	8—5896	8,25	162	3350	4	178—15	2760	4660	1900	160	—	В
«Лянча-Бета-купе» (Италия)	4—2	П	4—1585	9,4	100	5800	5	175—14	2350	3995	980	178	—	—
«Мицубиси-мираж» (Япония)	4—2	П	4—1410	9,0	70	5000	8	155—13	2300	3790	810	152	—	—
«Мицубиси-галант-Лямбда» (Япония)	4—2	К	4—1597	8,5	73	5000	4	185—13	2515	4330	1105	155	14,5	—
«Полонез» (ПНР)	5—5	К	4—1481	9,0	76	5250	4	175—13	2509	4272	1140	150	18,8	—
«Рено-30-ТИкс» (Франция)	5—5	П	6—2664	9,0	142	5500	5	175—14	2670	4520	1320	185	—	—
«Рено-альпин-А442Б» (Франция)	0—1	З	6—1997	7,0	500	9900	5	350—15	2616	4960	715	370	—	Т
«СИМКА-1309-СИкс» (Франция)	5—5	П	4—1592	9,4	88	5400	3А	155—13	2600	4245	1113	158	17,0	—
«СИМКА-оризон-СИкс» (Франция)	4—5	П	4—1442	9,5	83	5600	3А	155—13	2520	3960	1025	155	18,1	—
«Ситроен-виза-супер» (Франция)	4—5	П	4—1124	9,2	57	6250	4	145—13	2430	3690	800	147	15,7	—
«Тойота-старлет» (Япония)	4—3	К	4—1290	9,0	72	5600	4	145—13	2300	3680	725	160	18,5	—
«ФИАТ-Икс 1/9» (Италия)	2—2	З	4—1498	9,2	85	6000	5	165—13	2202	3969	920	180	11,5	—
«ФИАТ-131-дизель» (Италия)	5—4	К	4—2445	22,0	72	4200	5	165—13	2490	4264	1180	150	18,0	Д
«ФИАТ-132-дизель» (Италия)	5—4	К	4—2445	22,0	72	4200	5	175—14	2557	4392	1280	150	18,5	Д
«Форд-мустанг-Т5» (США)	2—3	К	4—2300	9,0	140	5700	4	190—13	2550	4549	1142	185	9,0	Т

Обозначения: А — автоматическая трансмиссия; В — привод на все колеса; Д — дизельный двигатель; З — заднее расположение двигателя; К — классическая компоновка; П — передние ведущие колеса; Т — турбонаддув.
Прочерк в предпоследней графе означает отсутствие данных.

ЯВА «Ойлмастер»

Эта золотистая ЯВА отличается от всех знакомых нам ее одномарочниц не только внешне. Главное здесь то, что не сразу бросается в глаза, — система раздельной смазки двигателя. Для некоторых читателей она уже не диковинка— для тех, кто знаком с ЯВОЙ «Калифорниан», хотя в нашу страну машина не поставлялась, и с «Планетой-спорт» (о них журнал рассказывал ранее).

Что же представляет собой система, названная конструкторами «Ойлмастер»? В баке — чистый бензин; кривошипно-шатунный механизм и детали цилиндро-поршневой группы смазываются маслом, впрыскиваемым в смесительную камеру карбюратора, а точнее — в зону максимального разрежения, под переднюю кромку дросселя, где оно смешивается с воздухом и бензином. Запас масла находится в специальном бачке емкостью около двух литров (установленном вместо левого инструментального ящика), откуда оно подается к насосу поршневого типа. Насос, приводимый в действие винтовой передачей от левой цапфы коленчатого вала, не просто подает масло, но еще и дозирует его в зависимости от нагрузки двигателя, то есть от величины, на которую поднимается дроссель карбюратора. Дело в том, что при минимальных нагрузках (на холостом ходу) детали двигателя требуют минимума смазки — достаточно, если она поступает в количестве 1/150 части от объема бензина. С повышением нагрузки подача масла увеличивается — вплоть до 1/25 при максимальных оборотах, то есть становится такой, как на привычных нам двухтактных моторах. Новая схема на режимах небольших, частичных нагрузок избавлена от неоправданного перерасхода смазки, способствующего дымлению, усиленному образованию нагара, ухудшающего работу свечей.

Масляный насос работает синхронно с дросселем карбюратора. При повороте рукоятки «газа» поворачивается блок насоса, изменяя ход поршня и, значит, расход масла. Таким образом, любому положению дросселя соответствует строго определенная производительность насоса.

Конструкция привода насоса допускает регулировку расхода масла (например, с целью снизить дымление на небольших нагрузках) простым изменением длины оболочки троса.

Редакция постоянно следит за чехословацкой мотоциклетной техникой и, конечно, проявила интерес к одной из машин экспериментальной серии, предложенной ей «Мотоковом» в сентябре 1978 года. Дата эта уже говорит о том, что много наездить на ней мы еще не смогли.

На счетчике пробега пока всего 5 тысяч километров. Претензий к системе смазки пока нет, она не требовала какого-либо обслуживания. Осенью, уже при первых заморозках — до минус 7—10° насос прекрасно справляется с загустевшим неразбавленным маслом МС-20.

У нас сложилось вполне определенное представление о достоинствах этой системы. Прежде всего, она дает значительную экономию самого масла. В начале наших испытаний необкатанный практически мотоцикл на маршруте Москва—Теберда (более 1600 километров) израсходовал около 1,1 л масла. Нетрудно подсчитать, что при обычной системе смазки расход его составил бы, по крайней мере, 2,5 л! После обкатки одновременно с повышением нагрузок, естественно, увеличился и расход масла, но при движении по шоссейным дорогам все-таки не превышал 1 л на 1000 километров пути.

Приятно упростился сам процесс заправки. Не надо беспокоиться о том, сколько бензина войдет в бак, лихорадочно высчитывая требуемое количество масла. Не нужно перемешивать этот коктейль. Даже на третий-четвертый день пути можно похвастаться все еще не замасленными руками. Не видно привычных потеков на баке, оребрении мотора, карбюраторе и одежде.

Лучше и для окружающей среды, для которой двухтактный мотор с его выбросом несгоревшего масла — один из противников. Мотоцикл с раздельной смазкой — безусловный шаг вперед в деле оздоровления воздушного бассейна.

Но известно, что за всякое преимущество надо платить. Прежняя система, разумеется, проще и надежнее. Здесь же насос, детали управления им, масляный бак создают лишние поводы для отказов.

А какого-либо контроля за процессом смазки на ходу, хотя бы такого, как на «Планете-спорт» (при помощи лампы), здесь нет. Поэтому владелец «Ойлмастера» должен предъявлять повышенные требования прежде всего к самому себе — нельзя хотя бы однажды забыть долить масло, точнее — заглянуть в контрольное окошко бачка, чтобы увидеть его уровень. Во время движения о необычной системе смазки напоминает только тугая рукоятка «газа», посредством которой приходится преодолевать сопротивление двух пружин — и дросселя, и насоса. Но привыкнуть к этому, как выяснилось, можно.

Кое-что на этой ЯВЕ нас озадачило. Например, заправочная горловина масляного бачка, расположенная почему-то сбоку. Во-первых, бак неудобно заполнять: либо снимай его, либо наклоняй весь мотоцикл, заранее переливай масло в бутылку, горлышко которой входит в отверстие бачка. Во-вторых, объем выше пробки — а это не меньше чем поллитра — используется только для «перевозки» воздуха, а налить масла чуть больше нельзя — прокладка под пробкой не обеспечивает достаточного уплотнения.

У «Ойлмастера» есть еще некоторые отличия от модели «634-8». Здесь надо назвать прежде всего красивые, а главное очень яркие указатели поворота. Не заметить их сигнал трудно даже в солнечный день.

На передней вилке вместо стальных кожухов пружин установлены гофрированные резиновые чехлы, прекрасно уплотняющие полость пружин и сальников и преграждающие путь пыли. Это положительно сказывается на работе вилки и ее долговечности, уменьшает



ИСПЫТЫВАЕТ "ЗА РУЛЕМ"

Мотоциклы ЧЗ-350 модели «472.4» (слева) и ЯВА-350 «Ойлмастер» (с самодельным ветровым щитком) во время испытаний.

шум. Соответственно модернизирована конструкция переднего грязевого щитка.

Украшают мотоцикл седло с рельефным рисунком, хромированные грязевые щитки, защитные дуги и стойки указателей поворота.

Шина переднего колеса с новым рисунком протектора, точно такая, как на ЧЗ-350, сделала мотоцикл более управляемым и устойчивым, особенно на поворотах. Даже на грязных осенних дорогах сцепление передней шины с покрытием было достаточно надежным.

Руль остался таким же, как на ЯВЕ-634-8. Он, на наш взгляд, маловат. Ведь мотоцикл этот, что ни говори, довольно тяжел, часто эксплуатируется с прицепом и далеко не всегда на асфальтированных дорогах. Для сравнения перед пробегом испытываемую ЯВУ мы оснастили рулем от кроссового ЧЗ, и управление машиной сразу стало легче. Считаем, что для наших условий больше подошел бы, например, такой руль, какой демонстрировало внешнеторговое объединение «Мотоков» на выставке в Москве уже три года назад. Об этом говорят как высказывания читателей, так и сам факт массового изготовления самодельных рулей, правда, чаще всего неудачной формы и размеров. А ведь руль — это не какая-нибудь безобидная наклейка.

К сожалению, мы встретились с некоторыми дефектами сборки. Подшипники рулевой колонки были на заводе затянуты так, что пришлось самим их отрегулировать. Вторичная цепь тоже была излишне натянута. Переднее колесо имело слишком большой дисбаланс. Может, и не стоило бы говорить об этом, если бы редакция не получала писем от владельцев серийных ЯВ с указанием таких же дефектов. Разумеется, опытный мотоциклист их легко устранит но все-таки это дело завода.

Мощность, приемистость и экономичность «Ойлмастера», конечно, не хуже, чем у серийных моделей, а они хорошо известны мотолюбителям.

По нашему мнению, по мнению тех, кто знаком с мотоциклами, снабженными раздельной смазкой, ЯВА «Ойлмастер» понравилась бы советским мотолюбителям, особенно туристам.

Э. КОНОП, инженер





Резиновые чехлы на передней вилке ЯВЫ надежно защищают ее уплотнения от пыли, а хромированный щиток колеса придает нарядный вид мотоциклу (слева).

Задние амортизаторы ЧЗ с открытыми пружинами подчеркивают «спортивность» мотоцикла (справа).

Масляный бак и насос, размещенный в левой крышке картера двигателя, — характерные признаки ЯВЫ «Ойлмастер» (внизу слева).

Новые фонари указателей поворота на ЯВЕ не только красивы, но и хорошо видны даже при солнечном свете (внизу справа).





Модернизированный ЧЗ

Два года назад после пятнадцатилетнего перерыва возобновились поставки в нашу страну дорожных мотоциклов известного чехословацкого завода ЧЗ. В материале о первой его модели — ЧЗ-350-472.3 («За рулем», 1977, № 4) вместе с положительной общей оценкой машины были высказаны некоторые замечания, возникшие в ходе редакционного теста, а также сообщенные читателями. Завод учел их и оперативно внес отдельные изменения на следующей модели — «472.4», выпускаемой с прошлого года («За рулем», 1978, № 3). Мы проехали на таком мотоцикле более 10 тысяч километров по разным дорогам. Это дало возможность оценить нововведения.

Пожалуй, главным из них надо считать замену малоемкого аккумулятора (8 А-ч) более подходящим «четырнадцатиамперным», то есть таким же, как на ЯВЕ-634. Это, во-первых, упрощает поиск запасной батареи и, во-вторых, заметно облегчает эксплуатацию мотоцикла, особенно в сельской местности. Дело в том, что применяемый ныне на чехословацких дорожных машинах мощный генератор (75 Вт) начинает отдавать энергию лишь при достижении 1800 об/мин коленчатого вала (соответствует скорости 13 км/ч на первой передаче). Поэтому, если приходится ездить с небольшой скоростью, работающие лампы фары, заднего фонаря и указателей поворота, не получая достаточной энергии от генератора, питаются от аккумулятора. Понятно, чем выше его емкость, тем меньше опасность разрядить. Но все-таки владельцы нового ЧЗ, как, впрочем, и ЯВ, должны помнить, что на этих мотоциклах надо ездить по возможности при высоких оборотах двигателя, чтобы обеспечить питание потребителей (в том числе батареи) от генератора. В противном случае батарея, часто оставаясь недозаряженной, довольно быстро выходит из строя.

Аккумулятор из бокового ящика переселился под седло, а его место занял реле-регулятор напряжения, прежде стоявший на открытом месте под ящиком. Непосредственное соседство батареи и воздушного фильтра исключает применение полиэтиленовых мешков, в которые мотолюбители обычно ее заворачивают: воздушный поток может прижать пленку к воздухозаборнику и вызвать перебои в работе двигателя.

Другим новшеством на ЧЗ-472.4 является применение дюралюминиевых ободов колес, поставляемых из ГДР. Они заметно легче стальных и не уступают им в прочности. Кроме того, если стальной обод, деформированный при сильном ударе, приходится обычно заменять, то дюралюминиевый, как мы убедились, несложно отрихтовать простым инструментом. Очевидное преимущество таких ободов и в том, что они мало подвержены коррозии.

Несомненным плюсом представляется установка на ЧЗ амортизаторов подвески заднего колеса, снабженных пружинами с прогрессивной характеристикой и регулятором предварительного поджатия. Три положения регулятора позволяют установить наиболее подходящую для той или иной дороги и нагрузки жесткость пружины. Жаль только, что при этом приходится доставать спецключ, уложенный в инструментальном ящике. Конечно, удобнее было бы, если регулятор имел постоянный рычаг. Теперь на пружине нет кожуха, а с ним — и неприятных скрипов, вызываемых их контактом, как было в прежней конструкции.

Из других новшеств стоит отметить дополнительный, боковой упор, позволяющий ставить мотоцикл на грунте, песке и т. п., где центральная подставка обычно не фиксирует его. Правда, иногда на крутых поворотах при сильном наклоне машины упор достает до земли.

В общем, модернизированная модель нам понравилась. Остается только пожелать, чтобы скорее появился на ЧЗ другой, более удобный по форме и объему бензиновый бак.

Л. ОВСИЕВИЧ, инженер

Две точки зрения на автомобиль — как на великое благо века и как на его роковое бедствие — глубоко укоренились в мире за последнее полстолетие. Оснований для подобного раздвоения мнений более чем достаточно. Наш век называют электронным, атомным, космическим... Но, может быть, вернее было бы назвать его автомобильным.

В мире сейчас насчитывается около трехсот миллионов автомобилей, в основном наводнивших развитые страны и крупные города, создав в них небывалую тесноту, огромное количество аварийных ситуаций, породив множество экологических, социальных и экономических проблем. Так что острота вопроса об автомобиле, как о бедствии века, отнюдь не надуманна.

В то же время нет в современном мире другой такой машины, которая столь бы влияла на экономическое развитие любой страны, облегчая, ускоряя и удешевляя баснословно растущие перевозки; и нет другой такой машины, которая доставляла бы столько удобств и радостей в быту людей, как автомобиль. И мировая практика показывает, что в этом острейшем противоречии добра и зла, чинимого автомобилем, верх постоянно берут те позиции, которые его защищают, ибо он стал едва ли не самым массовым увлечением века. Другое дело, что защищать автомобиль и автомобилизацию нужно с умом, принимая подсказанные опытом меры для предупреждения отрицательных последствий его «власти» над людьми.

В нашей стране, где жизнь, здоровье и благополучие людей всего дороже, исследованием обширного круга вопросов, связанных с развитием автомобилизма, заняты специалисты множества профессий. Автор этих записок далек от мысли объять необъятное, сказать понемногу обо всем, что делается или упускается многими полезными и нужными учреждениями и должностными лицами, самими участниками движения. Давайте сейчас поговорим лишь об одном аспекте автомобилизации — об автотуризме. Тридцатилетнее увлечение этим видом активного отдыха, осуществленные в разное время путешествия почти по всем трассам страны (последнее из которых — по европейской ее части состоялось во второй половине минувшего года) дали возможность накопить немалый материал для анализа, раздумий и выводов.



ЧТОБЫ БЛАГО СТАЛО БЛАГОМ

Заметки об автотуризме

1. КТО ЗА РУЛЕМ

Имеем ли мы сегодня достаточно четкую концепцию автотуризма, основанную на всестороннем анализе этого явления? Боюсь, что нет.

Вездесущая статистика зафиксировала такие данные: в конце прошлого года в личном владении советских людей уже насчитывалось свыше 5,5 миллиона автомобилей и более 12 миллионов мотоциклов и мотороллеров. В загородную поездку или дальнее путешествие редко какой владелец транспортного средства отправляется в одиночку. По многолетним наблюдениям на трассах я бы вывел такой расчет: каждый легковой автомобиль в среднем перевозит трех человек, каждые десять мотоциклов — 13 седоков. Так что уже сегодня примерно 30 миллионов советских граждан обеспечены своими колесами. Причем к этому виду активного отдыха прибегают люди всех возрастов — от пионеров (в качестве пассажиров, разумеется) до пенсионеров. Заметим, что число увлеченных автомотопутешествиями растет почти в геометрической прогрессии — по мере наращивания производства транспортных средств и их продажи населению.

Весьма показательно, как эти сдвиги чутко улавливаются людьми. По роду своих служебных обязанностей я имел возможность ознакомиться с результатами недавнего анкетного опроса примерно 2000 автомобилистов, проведенного по различным вопросам автотуризма. Совершенно неожиданно для себя организаторы исследования обнаружили в сотнях анкет не предусмотренную их вопросами запись: «Пора понять, что автомобиль — не роскошь, а средство передвижения». Столь удачно найденная в свое время нашими сатириками шутка прожила самый короткий век среди всех их шутливых афоризмов: она перестала восприниматься как ирония, неожиданно обретя вторую жизнь в виде точного отражения резко изменившейся действительности.

Отметив ни с чем не сравнимый по массовости размах увлечения автомобилизмом и автомототуризмом, посмотрим, какая же от него польза. Прежде всего заметим, что большая часть этой огромной армии людей в состоянии организовать свой отдых самостоятельно. Они не требуют себе путевок в санатории, дома отдыха, даже пионерские лагеря, высвобождая большое количество мест в этих оздоровительных учреждениях для остальной части населения.

Но хорошо ли отдохнут люди, которые пускаются в дальние и, на первый взгляд, утомительные странствия? Не будем ссылаться на утверждение медицинской науки о пользе активных видов отдыха. Обратимся к другому авторитету — самим автотуристам. В ответах на уже упомянутую анкету по многим частным вопросам их мнения разделились. Но в одном проявилось редкое единодушие. На вопрос «Довольны ли вы в целом своим отдыхом на колесах?» все без исключения подчеркнули слово «Да». Многим такая лаконичность показалась недостаточной, и они приписали от руки: «Очень», «Полный восторг», «Автотуризм — это здорово»...

Что же так привлекает в авто- и мототуризме? Среди ответов на этот вопрос анкеты преимущество получили: природа нашей Родины, прекрасные города, памятники старины и мемориалы боевой славы, встречи с добрыми людьми, чувство раскованности, возможность ехать куда хочешь и на сколько хочешь. «Преодоление трудностей», — записал диспетчер Е. из Перми; «Вода, свежий лесной воздух, закалка на целый рабочий год», — рабочий Д. из Киева; «Само путешествие, движение, смена впечатлений», — техник С. из Житомира. И самый лаконичный, но, пожалуй, и самый полный ответ дал слесарь Николай Е. из Нежина: «Хорошо!»

Одним словом, по всеобщему мнению, автотуризм как вид отдыха — это хорошо! Но, скажете вы, многим ли он доступен? К сожалению, с трудных первых послевоенных лет, когда в продаже появились первые «москвичи» и «победы», у некоторых людей сложилось устойчивое представление, будто владелец автомобиля — это либо очень уж высокооплачиваемый работник, либо человек, имеющий нетрудовые доходы. Вероятно, именно это послужило тому, что автомобилист-«частник» порой наталкивается на обидную неприязнь.

А ведь с ростом благосостояния народа положение коренным образом изменилось. Вот что говорят наши исследования о социальном лице автотуриста. Из почти двух тысяч заполнивших анкету 71% — производственники, более трети из них — рабочие. Неожиданно высоким оказался удельный вес учителей — около 9%. Как сказал директор одной из ленинградских школ, это объясняется любознательностью людей его профессии, особенно преподавателей истории и географии. 8,5 процента — служащие. Около 5% — медицинские работники. На долю людей, которых принято считать особо высокооплачиваемыми (ученых, писателей, композиторов и др.), пришлось менее 3% всей массы опрошенных. Остальные — военнослужащие, пенсионеры и другие категории.

Эти цифры, конечно, нельзя считать абсолютными. При столь относительно малом масштабе исследования в сравнении с многомиллионной массой авто- и мотовладельцев не исключены смещения. Видимо, следовало бы какой-нибудь научно-исследовательской организации заняться полным исследованием социального лица владельцев машин и в масштабах страны и отдельных ее регионов — вопрос, важный для понимания сути явления и оказания содействия в его оптимальном развитии. Но и полученные нами данные дают достаточно оснований сделать заключение, что массовое увлечение автомобилем глубоко проникло во все слои нашего общества.

Есть в этом еще одно доброе начало. У проводивших исследование на основе анкет и многочисленных интервью сложилось твердое убеждение: желание накопить деньги на покупку автомобиля делает людей более собранными, менее расточительными, а чаще всего и абсолютно трезвыми. Мы сделали для себя еще одно отрадное открытие: подавляющее большинство людей, проводящих отпуск или выходные дни на колесах, добровольно приняло своеобразный сухой закон. Минувшей осенью дорога свела меня с симпатичным инженером из Лиепаи Эльмаром Хенинишем. Его старая, видавшая виды «Волга» по внутренней обшивке вся увешана значками-гербами тех городов, которые он посетил за многие годы увлечения автотуризмом.

— В путешествие, большое или малое, обычно езжу с женой и двумя дочерьми, — сказал Эльмар, когда я поинтересовался, как он относится к «чарке для настроения». — Нужно быть последним ничтожеством, чтобы соблазниться чаркой и поставить под угрозу жизнь самых дорогих тебе людей. В путешествии я не пью даже на привале, сколько бы он ни длился. И мне не случалось видеть, чтобы кто-нибудь из моих запланированных или случайных спутников позволил себе выпить, я бы с таким человеком в компании метра не проехал.

Могу с уверенностью сказать, что отношение Эльмара к выпивке не исключение, а правило для автотуристов. И, как мне кажется, тем более суровыми могут быть санкции к тем единицам, которые становятся исключением, ставя под угрозу жизнь множества ни в чем не повинных своих партнеров по путешествиям, вообще всех, кто встретится на дороге.

Правилом могу назвать и отношение Эльмара к путешествиям с семьей. Анализируя ответы на анкету, мы сделали для себя еще одно приятное открытие: автотуризм становится мощным инструментом в укреплении семьи, воспитании детей, да и взрослых тоже. 96% опрошенных путешествовали семьями.

— Я шофер по профессии и непрочь бы за отпуск отдохнуть от машины, — сказал мне встреченный недавно в Черновцах товарищ по увлечению из Набережных Челнов, путешествовавший на собственном «жигуленке». — А вот видите, езжу с семьей по стране. Смысл нахожу в том, что дома у каждого свои заботы, свои интересы, не так уж много приходится общаться, а месяц в дороге живем, как говорится, одной душой. И это для меня, жены, дочери и сынишки большая радость.

В одной из поездок в живописном уголке Закарпатья мы увидели небольшое стойбище автотуристов. По тому, как были разбиты палатки, как уютно варился на костре обед, как по-хозяйски расположился лагерь, мы поняли, что это

«волки» туристских троп. И, свернув с визитом к ним, не ошиблись. Владелец старенького, но ухоженного «Москвича—407» инженер из столицы Владимир Николаевич Р. с супругой и сыном много лет проводят отпуск на колесах. Общее увлечение, пережитые вместе трудности и радости пути крепчайшим образом сблизили членов семьи.

Итак, автотуризм — во всех отношениях прекрасное увлечение, приносящее большую пользу экономического, социального, воспитательного характера. Вот почему наше социалистическое общество заинтересовано в его поддержке и развитии по оптимальному руслу. Но, скажем откровенно: организация автотуризма во многом требует улучшений. Об этом и пойдет у нас речь дальше.

2. СЕБЕ НА РАДОСТЬ И ДРУГИМ НЕ В ТЯГОСТЬ

Отдав должное некоронованному кесарю века — автомобилю, давайте посмотрим, насколько умело мы им пользуемся, в достаточной ли степени используем преимущества и радости автомобилизации. Начну со случая анекдотического.

На стоянке в Бресте я обратил внимание на двух уже немолодых людей, возившихся вблизи грязного по самую крышу «жигуленка» с ленинградским номером. Они по очереди люто терзали распластанное на асфальте колесо. Подойдя ближе, увидел, что они так заправляют шину.

— Побойтесь бога, братцы, — говорю, — что это вы?

— Да вот, — отвечают, — после прокола монтируем камеру, никак не поддается.

Оказалось, что камеру им посоветовали подкачать, сделали они это с большим усердием и теперь пытались сразу натянуть шину на диск. Тремя монтировками орудовали, диск погнули, а шина упиралась. Я выпустил воздух из камеры, стал одной ногой на шину с той стороны, где она была заправлена с самого начала, и утопил ее до середины диска; вторую ногу поставил на «неподдающийся» край, качнулся разок-другой, и шина села на место. А владельцам колеса пришлось искать кувалду, чтобы хоть немного выправить диск.

Конечно, такой случай редкость. На разных дорогах мне приходилось встречаться с массой прекрасных водителей, тонких знатоков автомобиля и возможностей автотуризма. Некоторые из них ездили буквально на «самоварах», к которым приделаны колеса, но эти «самовары» по надежности не уступали лучшим машинам. Многие проявляли высокую культуру подготовки к путешествию, умели образцово, с большим комфортом организовать свой отдых. Но, увы, при всей любви к автотуризму, а точнее именно из любви к нему, не могу сказать, что высокий уровень подготовки к путешествию стал всеобщим правилом. Нередко встречаешься на трассах с автомобилистами, не освоившими в достаточной степени ни технику, на которой ездят, ни правила движения, которым обязаны подчиняться, ни культуру снаряжения. Прежде всего, разумеется, страдают они сами, а нередко еще кто-то, ни в чем не повинный.

Невзирая на бурное развитие автомобилизма, властно диктующего свои суровые законы, у многих товарищей чрезвычайно живучими оказались пережитки «тележной психологии», особенно опасные для тех, кто садится за руль. Едва купив автомобиль, едва получив удостоверение водителя, еще путая педали тормоза и акселератора, человек сажает в машину семью и очертя голову бросается в путешествие шестой категории сложности. По неведенью все ему кажется легко и просто. До того момента, когда дорога преподнесет суровый урок. Хорошо, если этот урок ограничится муками с колесом, как у ленинградцев. А ведь бывает и куда хуже.

Заполняя анкету, горный инженер Николай Б. из Донецка вписал следующие строки: «Нужно, чтобы автоинспекция мягче относилась к автолюбителям. Я беру машину в руки раз в год, когда еду с семьей в отпуск. И нельзя с меня спрашивать так же, как с водителя-профессионала». Такого мнения, к сожалению, придерживается далеко не один он. И нам это заблуждение представляется предельно вредным и социально опасным. Современный автомобиль на современной скоростной дороге ни в коем случае не должен быть предметом любительских упражнений. Каждый, кто садится за руль, обязан полной мерой отвечать за безопасность всех остальных участников движения.

Летчики моего поколения, обучавшиеся перед войной или в ее начале, помнят, что наш неповторимый учебный самолет ПО-2 взлетал на скорости менее 100 км/ч и больше 120 км/ч в горизонтальном полете не набирал. На нынешних отечественных автомобилях любой новичок может за считанные секунды набрать такую скорость и потом развить ее до 140 км/ч. Для этого большого ума не надо, нажми только покрепче на акселератор. Некоторые автолюбители часто такой возможностью пользуются, и сами себе кажутся асами. Но как только на дороге появляется препятствие, разъехаться с которым на большой скорости может только мастер, наш новичок теряется и неизбежно попадает в аварию, вовлекая в нее и других участников движения. Так что, если хотите вернуться из путешествия в таком же радостном настроении, в каком отправляетесь, хорошо к нему подготовьтесь, предельно трезво оцените свои возможности, а потом, для здоровой страховки сбавьте еще процентов 10—15 предполагаемой скорости.

Особое значение для автотуриста имеет снаряжение — от него многое зависит в пути и на стоянке, нередко и безопасность.

У каждого, конечно, свои привычки и понятия. Но путешествие на машине имеет специфику и требует выработки особых привычек. Хорошо, если рядом с новичком окажется опытный советчик или ему в руки попадет толковое пособие. Плохо, если он воспользуется рекомендациями, подобными тем, что приведены в «Справочнике автотуриста», выпущенном издательством «Транспорт» в 1974 году. На стр. 72 читаем, что на экипаж из четырех человек надо брать с собой в десятидневное путешествие полпуда хлеба черного, столько же — белого, чуть ли не несколько пудов круп, вермишели, мяса, сливочного и растительного масла, сухого и сгущенного молока, картофеля, лука и всякой прочей снеди — всего 40 наименований... Если следовать этим советам, пришлось бы прицепить к автомобилю холодильник на колесах. Зачем? Ведь самое необходимое в пути можно купить в сельском магазине, не говоря уж о городских гастрономах. Да и столовые и кафе не раз попадутся вам в пути.

В дороге, если путешествуешь ради удовольствия, непременно необходим определенный минимум комфорта, создаваемый вещами. Но множество наблюдений позволяют сделать заключение, что само это понятие комфорта у некоторых автотуристов сильно искажено. Иные берут с собой такое количество вещей (большая часть из которых в пути оказывается совершенно ненужной), что в автомобиле ни лечь, ни сесть уже негде — со всех сторон что-то жмет и отовсюду что-то валится.

Нередко встречаешься и с другой крайностью, когда семья путешествует до такой степени налегке, что в случае непредвиденной ночевки в пути нечего постелить на сырую землю и нечем укрыться от непогоды.

Хочется дать несколько советов из личного опыта.

Не начинайте автотуристскую «карьеру» с многодневных дальних путешествий: не зная своих возможностей, не имея опыта, вы можете поставить себя и семью в крайне трудное и опасное положение. В течение первых двух лет после покупки автомобиля накапливайте навыки вождения и опыт путешествий в небольших одно-двухдневных загородных поездках — на расстояние от 100 до 500 километров, лучше всего в субботу и воскресенье, когда на трассах поменьше грузовиков. Кстати, короткие маршруты выходного дня помогут вам постепенно проверить и отобрать необходимое для дальних путешествий снаряжение, набить руку на устройстве бивака и т. д.

В дальнюю поездку целесообразнее всего отправляться группой на двух-трех машинах, желательно одной модели. Будет всегда легче устроить бивак, проще с запчастями, из трех водителей найдется один более опытный и сможет помочь товарищам. Но не создавайте колонну из многих машин. В таком случае появляется необходимость догонять друг друга, что нередко приводит к нежелательным последствиям.

Задолго до путешествия спланируйте его: наметьте и изучите маршрут, по возможности осведомитесь о состоянии дороги, местах стоянки, расположении СТО, отберите снаряжение, чтобы оно обеспечило нормальное движение автомобиля, крышу над головой, очаг и питание.

Если ваш автомобиль не изношен (а таких сейчас большая часть), не старайтесь набрать запчастей побольше. Станции технического обслуживания, особенно в европейской части страны, сейчас встречаются довольно часто. Захватите с собой только то, без чего рискуете не доехать до ближайшей СТО или что числится в особом дефиците. Для трех автомобилей в страховом запасе вполне достаточно иметь один ремень вентилятора, две камеры (кроме запасных колес), комплект запальных свечей, один набор ламп, несколько предохранителей, двухлитровые банки масла и ТОСОЛа, пол-литра тормозной жидкости и некоторые другие мелочи — какие вам должно подсказать знание особенностей своего автомобиля.

Крышу лучше всего вам обеспечит прицеп-дача. Мне довелось немало поездить со «Скифом». Для трех экипажей одного такого прицепа в дополнение к спальным местам в самих автомобилях вполне достаточно, чтобы иметь в любых условиях комфортабельный ночлег.

Любой прицеп к тому же позволяет вам упрятать спальные мешки, надувные матрацы и подушки, не загромождая ими автомобиль. Если же прицепа нет, можно вполне обойтись палаткой. В таком случае хорошо смонтировать на крыше багажник и уложить в него палатку и спальные принадлежности. Но ни в коем случае не перегружайте и не набивайте багажник так, чтобы он «парусил» или заметно смещал центр тяжести автомобиля — устойчивость машины на поворотах снизится, вы рискуете перевернуться.

Помня, что вы едете не в голодный край, не набирайте с собой много пищи. Небольшой неприкосновенный запас мясных консервов и сгущенного молока, немного приправ, чтобы в пути не суетиться по мелочам, вот, пожалуй, все что вам нужно. Остальное вы приобретете по пути. А на чем готовить пищу? Я бы предпочел костерок, но его не всегда и не всюду можно разжечь. В продаже сейчас имеется довольно большой выбор туристских очагов — бензиновых, керосиновых, газовых. Лично я всем им предпочитаю «примитивную», но безотказную паяльную лампу, которую приспособил для этого дела сам.

Если вы впервые отправляетесь в путешествие, то больше всего хлопот вам может доставить одежда. Оденьте всю семью в спортивные костюмы, возьмите купальники, немного белья и несколько рубашек с короткими рукавами, свитера или куртки на случай похолодания, обуйтесь в босоножки и прихватите кеды для лесных походов, положите в чемодан полотенца и мелкие принадлежности первой необходимости. Теперь можете отправляться в путешествие.

Стоп! Что же вы делаете, дружище? Пристегните ремни безопасности!

Просто удивительно, до чего устойчиво у большинства автомобилистов предубеждение против столь полезного приспособления. Нынешним летом на нас, москвичей, даже в крупных центрах автомобилизма — Риге, Кишиневе, Одессе смотрели как на белых ворон — мы по привычке пристегивались ремнями.

Многим пристегнутый ремень кажется ущемлением водительского достоинства. Более отсталое суждение о современной дорожной ситуации и представить себе трудно. Даже на скорости 60 км/ч авария может привести к тяжелым травмам, а то и смертельному исходу. А попасть в нее по вине разгильдяя может и самый классный водитель. Привязавшись, вы в два-три раза смягчите ее последствия. Ремень ни в малейшей степени не стесняет ваших движений, не ущемляет вашего достоинства, как ставший столь привычным шлем не ущемляет достоинства мотоциклиста.

А. КОМАРОВСКИЙ,
кандидат экономических наук,
автотурист 1-го разряда

Фото Г. Никитина

Окончание — в следующем номере

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•
•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•
•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

I. Можно ли в такой ситуации поворачивать направо с обеих полос движения?
1 — можно
2 — нельзя

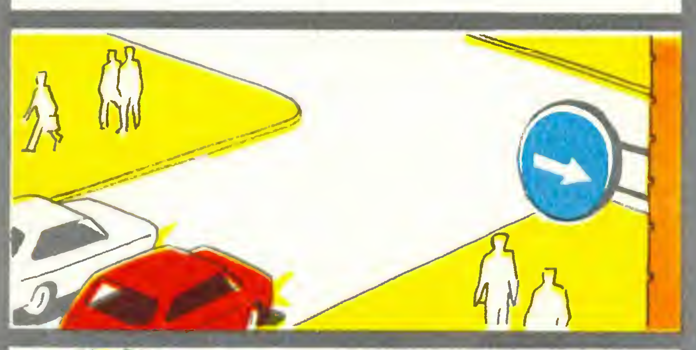
II. Может ли мотоциклист двигаться по этому участку дороги одновременно с водителем автомобиля?
3 — может
4 — не может

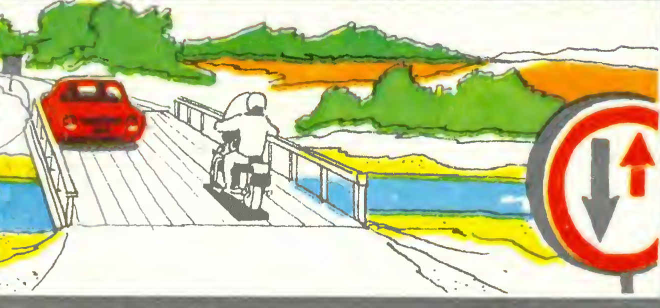
III. Разрешена ли водителям стоянка так, как это показано на рисунке?
5 — только водителю А
6 — не разрешена

IV. Кто должен уступить дорогу в этой ситуации?
7 — водитель грузовика
8 — водитель легкового автомобиля

V. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?
9 — трамвай, грузовик, легковой автомобиль
10 — трамвай, легковой автомобиль, грузовик

VI. Надо ли останавливаться водителю перед трамвайной остановкой в этих обстоятельствах?
11 — надо
12 — не обязательно

I


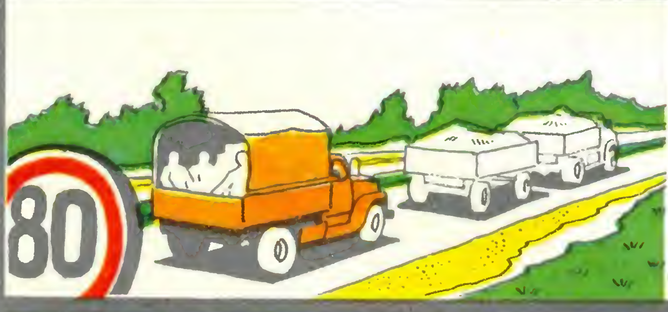
II


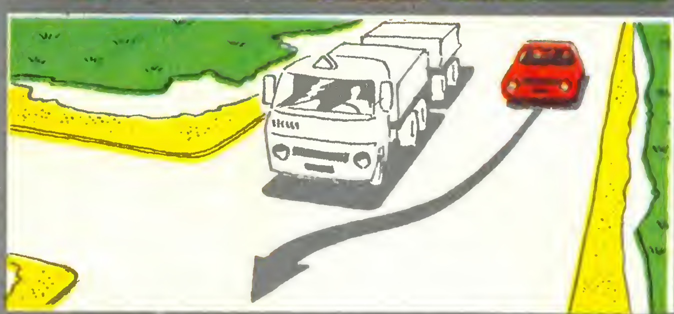
III


IV


V


VI


VII


VIII


VII. Кто из водителей может двигаться со скоростью, показанной на знаке?
13 — оба водителя
14 — только водитель автопоезда
15 — оба не могут

VIII. Разрешен ли обгон в этой обстановке?
16 — разрешен
17 — не разрешен

IX. Надо ли при перевозке детей в автобусе или на грузовом автомобиле включать фары?
18 — по усмотрению водителя
19 — только в условиях недостаточной видимости
20 — в любых случаях

X. С какой примерно скоростью движется автомобиль, если в секунду он проходит 20 метров пути?
21 — 70 км/ч
22 — 80 км/ч
23 — 90 км/ч
24 — 100 км/ч

Ответы — на стр. 30

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

ОБГОН

Его справедливо считают одним из самых ответственных, чреватых опасностями маневров на дороге. Поэтому, прежде чем решиться, необходимо ответить самому себе на вопрос: а можно ли обгонять? Во многих случаях это запрещено Правилами. Но Правила не могут предусмотреть все многообразие ситуаций. Не рискуйте. Каждый раз необходимо проанализировать конкретную обстановку на дороге, одновременно прогнозируя наиболее вероятное ее развитие.

Типичный пример. Перед грузовиком, который вы решили обогнать, на расстоянии нескольких десятков метров едет велосипедист. Надо полагать, когда вы приблизитесь к грузовику, его водитель, даже если он и видел ваши предупреждающие сигналы, сместится влево, чтобы объехать велосипедиста. Какое же решение будет правильным? Конечно, подождать с обгоном, пока дорога перед грузовиком не освободится. Следует также отказаться от обгона, если невелика разность скоростей вашего автомобиля и транспортного средства, движущегося впереди, потому что для выполнения маневра понадобится слишком большой участок дороги.

Итак, не обгоняйте опрометчиво, этот маневр требует внимания, умения предвидеть все, что может произойти во время обгона, прежде всего в поведении других участников движения.

При каких же условиях обгон будет безопасным?

Во-первых, должна быть достаточной ширина проезжей части. Во время обгона мотоциклистов, велосипедистов, пешеходов «зазор» между вашей машиной и обгоняемым должен составлять не меньше метра. Велосипедисты, например, редко едут по прямой, они часто оглядываются и непроизвольно меняют курс. Водитель мотоцикла, заметив какую-нибудь выбоину на дороге, может внезапно вильнуть влево. Вот почему, обгоняя мотоциклистов и велосипедистов, надо держаться от них как можно дальше.

Правила не определяют минимального интервала между вашим и обгоняемым автомобилем. Опыт показывает, что он должен быть не меньше 0,5 м. Однако, если мы обгоняем автомобиль с прицепом, интервал надо увеличить. Ведь прицеп заметно отклоняется от направления движения автомобиля-тягача.

Вне населенных пунктов заранее предупреждайте о своем намерении обогнать водителя идущего впереди автомобиля звуковым сигналом или светом фар. Последний способ особо рекомендуем для предупреждения водителей грузовиков и автобусов, не всегда слышащих звуковой сигнал.

Прежде чем начать обгон, убедитесь, что ваше намерение понято другим водителем. Свидетельством может быть, например, его смещение вправо, включение правого указателя поворота. Если же его поведение противоречит правилам (например, он резко увеличивает скорость), откажитесь от обгона.

Следующим важным условием безопасного обгона является хороший обзор дороги. В большей части загородные дороги не очень широки, и обгон здесь, как правило, связан с выездом на полосу встречного движения. Начинайте это заблаговременно, уже в процессе сближения с автомобилем, который хотите обогнать.

Неправильно и опасно «выскакивать» на левую сторону в непосредственной близости от идущего впереди автомобиля. Это затрудняет его водителю наблюдение за вами, а вам самому резко ограничивает обзор. Зато, когда вы сближаетесь с расстояния в несколько десятков метров, вас легче заметить, и вы имеете больше времени на оценку обстановки. Ведь надо убедиться в том, что дорога достаточно широка для безопасного проезда мимо обгоняемого автомобиля, что она хорошо просматривается и свободна на таком расстоянии, которое гарантирует отсутствие помех как для движущихся навстречу, так и для обгоняемого. Наконец, надо иметь уверенность, что водитель идущего впереди автомобиля правильно отреагировал на предупредительные сигналы.

Заблаговременный выезд (разумеется, на свободной дороге) на левую сторону имеет еще то преимущество, что, заметив какие-нибудь препятствия, вы легко вернетесь и, отказавшись от обгона, избежите резких, поспешных маневров.

В ночное время, приближаясь к идущему впереди автомобилю, перейдите на ближний свет, так как дальний вызывает ослепление водителя через зеркало заднего вида. Включайте его вновь, лишь поровнявшись с обгоняемым.

Обгоняя, сохраняйте безопасную дистанцию между автомобилями, но не приближайтесь к обочине, особенно если она рыхлая, неровная или скользкая. Используйте все возможности двигателя, чтобы обгон занял возможно более короткий путь.

В городе вы обгоняете обычно на своей половине дороги. При выезде на соседнюю полосу движения пропустите движущиеся по ней автомобили. После того как вы на возможно высокой скорости совершили обгон, возвращайтесь на правую полосу, следя, однако, за тем, чтобы не преградить путь другим. Не забывайте наблюдать за прохожими, которые, находясь поблизости от дороги, могут вдруг выйти на проезжую часть. Будьте готовы к тому, что из-за какого-нибудь недисциплинированного пешехода идущий впереди автомобиль может совершить внезапный маневр.

Последняя стадия обгона — возвращение на прежнюю полосу движения — может грозить заносом, если вы станете делать это чересчур резко. Не возвращайтесь на правую часть дороги тотчас после обгона — иначе можете преградить путь тому, кто остался сзади. Расстояние контролируйте при помощи зеркала заднего вида. Конечно, о намерении сменить направление движения предупреждайте указателем поворота.

Одной из самых распространенных и очень опасных ошибок является неверная оценка пути обгона, а также неправильный выбор момента его окончания. Допустим, что обгоняющий и обгоняемый легковой и грузовой автомобили едут с максимально допустимыми скоростями — 90 и 70 км/ч соответственно. Тогда путь обгона составит около 300 метров. На преодоление этого расстояния потребуется примерно 10 секунд. А за это время автомобиль, движущийся навстречу, приблизится на несколько сот метров. Следовательно, чтобы обгон был безопасным, дорога должна быть свободной хотя бы на полкилометра. Это такое расстояние, на котором маленький легковой автомобиль едва виден. Вот насколько далеко надо смотреть! И необходимо отказываться от обгона, если на этом расстоянии появилось встречное транспортное средство.

Из этого примера следует, что более сдержанные водители, которые не ездят с максимальной скоростью (и правильно!), должны решаться на обгон только в исключительных случаях, когда разность скоростей обгоняющего и обгоняемого будет достаточно велика. В противном случае путь обгона так возрастет, что маневр станет рискованным.

Кроме Правил существует и несколько хороших обычаев. К ним относятся сигналы водителя обгоняемого автомобиля указателями поворота. Правым: «Можно обгонять, препятствий не вижу». Левым: «Не обгоняйте, по некоторым причинам этого делать нельзя».

Однако помните, что эти сигналы всего лишь дополнительная информация, а за безопасность во время совершения обгона целиком и полностью отвечаете вы. Любая дополнительная информация не освобождает обгоняющего от обязанности самому тщательно оценивать обстановку на дороге и быть максимально осторожным.

По материалам зарубежной печати

По письму приняты меры

Читательница Г. Александрова из Кишинева написала в редакцию о грубом поведении водителя автобуса житомирского автотранспортного предприятия В. Степаненко.

По нашей просьбе жалоба рассмотрена житомирским облавтоуправлением совместно с руководством автопредприятия. Факты подтвердились. Начальник управления Л. Колбасенко сообщил, что за нарушение «Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в УССР» приказом по автопредприятию В. Степаненко объявлен выговор.

С целью исключения подобных случаев впредь письмо обсуждено на общем собрании водителей автобусов междугородных сообщений. Руководству предприятия указано на необходимость улучшить воспитательную работу с водителями и предложено дополнительно изучить с ними «Правила перевозок пассажиров».

Рейд „За рулем“

А «ВАСЬКА»

Мы поставили «Москвич» на обочину и выключили фары. Выходить не хотелось. Слышно было, как в темноте ветер гнал по сырому асфальту последние листья осени. Звук напоминал ленивое шуршание метлы сонного дворника. Да и все вокруг, казалось, уснуло до утра. Но вот устало проурчал мимо нас автобус, везший рабочих с буровой. Вот пронеслось такси с какой-то припозднившейся компанией. Дорога жила своей жизнью.

Вдалеке снова засветились верхушки сосен, и тут же, вынырнув из-за подъема, на асфальте распластался яркий луч. Судя по всему, машина шла небыстро, но как-то странно: фары ее попеременно освещали то правую сторону дороги, то левую, будто водитель то и дело объезжал какие-то препятствия.

— Он! — уверенно говорит старший лейтенант Владимир Некрасов, инспектор ГАИ Удмуртской АССР и, захватив жезл, выходит из машины.

«На большой скорости бортовой ЗИЛ—130 двигался в сторону Ижевска. На 14-м километре Воткинского шоссе, нарушив правила обгона, он вышел на полосу встречного движения и совершил столкновение с автобусом ЛАЗ—695. Оба водителя и 18 пассажиров отправлены в больницу...»

Это — выдержка из протокола о ДТП, совершенном на этой же дороге А. Гульданяевым 11 мая 1978 года. Нет, к счастью, у нашей истории другое продолжение, но кто поручится, что ночной рейс остановленного нами ГАЗ—52 не закончился бы столь же трагически? Ведь, как и некогда Гульданяев, его водитель тоже был пьян.

Для очередного редакционного рейда мы подготовили небольшую анкету. Увы, заполняли ее чаще всего не опрашиваемые, а я сам: те, чьи фамилии значатся в анкетах, порой просто не могли в этот момент держать в руках карандаш. Сейчас анкеты передо мной. Словно пасьянс, раскладываю листы бумаги, меняю местами, группирую, снова и снова вчитываюсь в каждую строку. Это занятие напоминает мне забытую игру детства. Кубики. Помните? Кусок лапы, хвост, часть туловища, а если сложишь все правильно, получится забавная картинка из доброй и веселой сказки. Увы, как я ни переставляю свои «кубики», ничего доброго, а тем более смешного не получается.

В 1976 и 1977 годах в Удмуртской АССР было совершено 3697 ДТП, в которых был убит 731 человек и ранено 3279. 1250 ДТП совершили пьяные водители.

Алексей Ложкин. С ним мы повстречались на дороге возле села Карашур. Ему 20 лет. Два месяца из них он «крутит баранку» УАЗ—452 84-39 УДН, принадлежащего комбинату бытового обслуживания поселка Кез. Водительского опыта еще ни капли, а безответственности — хоть отбавляй. Рискует садиться за руль «навеселе».

— А что, другие не ездят, что ли? Ну выпил со слесарями, ремонтировал задний мост. А как же без этого?

Анатолий Цыпленков. Водитель первого класса. По опыту и по возрасту не чета Ложкину. Однако если в устах последнего «а как же иначе» звучало еще с какой-то долей вопроса, то для Анатолия Ивановича, судя по воинственному тону в беседе с нами, это было делом давно решенным. Нет, он не ремонтировал задний мост. Его ЗИЛ—157 86-24 УДЗ был исправен. Выпил «без повода», просто так.

— Ну что особенного? Правил не нарушил, не сбил пока никого! — криво улыбается он, дыша перегаром.

Пока? Пока!

За девять месяцев 1978 года на дорогах Удмуртской АССР было зарегистрировано 1361 ДТП, при которых погибло 229 человек и 1267 ранено. В 474 случаях водители в момент совершения ДТП находились в нетрезвом состоянии.

Анатолий Попов. В Якшур-Бодинском районе его знают все: более десяти лет он руководит здесь колхозом. Ответственная должность, однако, ничуть не мешает ему разъезжать на колхозном «Москвиче», зарядившись стаканом водки.

— Бывает, — со вздохом признается он, когда мы задерживаем его в обществе собутыльников. В то, что действительно «бывает», нетрудно поверить: недавно Попова уже лишали водительских прав за подобные прогулки. И тем не менее...

Вновь и вновь я перечитываю анкеты, торопливо заполненные на дорогах. Разные люди, разные судьбы. Создать какой-то обобщающий портрет пьяницы, наподобие этакого детины, обросшего щетиной, с отмычками в руках, как любят изображать преступников карикатуристы, трудно. Да и причины, по которым люди, не задумываясь, подносили стакан или хрустальную рюмку ко рту, прежде чем сесть за руль автомобиля, признаться, нас занимали не в первую очередь. Больше волновал другой вопрос: почему они не побоялись появиться в таком состоянии на дороге, на что надеялись? Предположить, что кто-то не знает закона, невозможно. В чем же дело?

Трудно даже представить себе, чтобы во время ночных авиаполетов диспетчерские и другие службы наблюдения за безопасностью воздушных рейсов не работали. Поверите ли вы в то, что на железной дороге ночью трудятся одни машинисты? Однако дорожно-патрульная служба с 24.00 до 8 часов утра несет свою вахту практически только на стационарных постах ГАИ. Есть, правда, передвижные милицейские группы других служб, но на ночной дороге все-таки не хватает инспектора ГАИ. Мы не случайно ввели в анкете графу «Время задержания». При подготовке этого материала дежурили на дорогах и днем, и вечером, и ночью. Днем — полный порядок. Бывало, весь день простоишь на тракте, а возвращаешься домой — ни одна анкета не заполнена. Ночью картина резко менялась. Мы встречали целые вереницы тракторов, водители которых все как один были пьяны, горе-шоферов, которые на ногах могли стоять, только держась за машину. Почти полная гарантия того, что в это время не попадешься на глаза инспектору ГАИ, — вот что устраняет барьер перед любителями хмельного. Не потому ли, отчасти, ночью и

СЛУШАЕТ ДА... ПЬЕТ

случаются самые тяжелые происшествия?

Но... увы! Пока что дорога, живущая своей трудной и напряженной жизнью в в любое время суток, ночью, по сути дела, бесконтрольна. На это и рассчитывают, как мы убедились, любители «зеленого змия».

Пьяному порой везет и тогда, когда ГАИ «открыта». Почему? Потому что процедура его медосвидетельствования, прямо скажем, трудоемка и несовершенна. Вот инспектор останавливает водителя, с которым, как ему кажется, не все в порядке. Каковы его дальнейшие действия? Прежде всего инспектору необходимо убедиться в том, что он не ошибся. Каким образом? Хорошо, если есть под рукой индикаторная трубка. А если нет? «А ну, дыхни!»? Дедовский метод? Но что делать, если инспектор, как правило, не вооружен сегодня приборами, позволяющими оперативно, на месте установить степень опьянения. Итак, методом «стаканной пробы» он определяет, что водитель «не того». Что делать дальше? Вот тут-то и начинается та самая процедура, которая порой может отбить охоту связываться с пьяницами даже у самых принципиальных работников ГАИ.

Оставив свой пост, инспектор везет выпившего, простите, пока еще подозреваемого к врачу. К какому? А это уж как получится. Где примут. Через час, а то и два инспектор наконец удостаивается приема специалиста. Тут-то все и встает на свои места? Не всегда.

Не знаю, было ли открытием для водителя К., что можно выпить стакан водки, сесть за руль, быть остановленным инспектором и... выйти сухим из воды, но меня поразило. Случилось это той самой ночью, с описания которой начинается репортаж.

Задержанный не стал отрицать, что всего час назад распил «на троих». И что же? Через полчаса дежурный врач одной из больниц Ижевска, куда мы доставили горе-шофера для медосвидетельствования, установил у него всего лишь «остаточные следы опьянения». А такое состояние, как ни странно, не подпадает под понятие «управлял транспортным средством в нетрезвом виде» и посему не является основанием для наказания водителя. Неизвестно, то ли доктор оказался «добрым», то ли для того, чтобы подпасть под определение «легкая степень опьянения», этому водителю нужно было выпить еще стакан-другой, но, тем не менее, нам пришлось перед ним извиниться и отпустить с миром.

Можно ли судить по одному примеру? По одному нельзя. Но такой же случай повторился в Москве, в приемном покое психиатрической больницы имени Соловьева. Водитель, доставленный туда ночью дружинниками, еле держался на ногах. Трубка Мохова—Шинкаренко буквально чуть не взорвалась. Однако и здесь доктор дал заключение о тех же «остаточных следах опьянения».

С наукой обычно не спорят. И все же мы не удержались и спросили у врача:

— Может ли такой человек, пусть даже с остаточным похмельем, управлять автомобилем?

— Таких справок не даем. Да это и не наше дело, — ответил врач.

Давайте теперь поразмышляем. Для чего, собственно, привозят к врачу водителя, подозреваемого в употреблении алкоголя? Чтобы услышать мнение, что он, мол, контактен? Что может без посторонней помощи держаться на ногах? Что ему не воспрещено пользоваться общественным транспортом? Или для того все-таки, чтобы получить заключение специалиста, может ли человек в данном состоянии управлять транспортным средством, не подвергая опасности окружающих?

Однако именно такого заключения врач, освидетельствуя водителя, не дает, а фраза об остаточных следах опьянения, как мы убедились, весьма растяжимая формулировка, которая может быть применена и к тому, кто, действительно, выпил кружку пива, и к тому, кто только что выпил стакан водки. Вот и напрашивается вопрос: а совершенна ли наша методика экспертизы алкогольного опьянения? Не слишком ли добра она к любителям спиртного?

Да и не пора ли наконец вооружить врача приборами, позволяющими не «на глазок», а вполне объективно определять степень опьянения? Жаль, что ответы на эти вопросы пока остаются открытыми.

И все же не хочется, чтобы у читателя сложилось мнение, будто пьяница неуязвим. Да и опыт работы той же Госавтоинспекции Удмуртской АССР может послужить неплохим доказательством этому: только за последние три года было отстранено от руля более 20 тысяч водителей! Сама цифра говорит о том, что здесь ведется беспощадная борьба с пьяницами. Вдумайтесь, 20 тысяч горе-водителей не доехали до своего столба, до своей жертвы...

Несколько лет назад здесь была создана специальная медицинская группа нештатных инспекторов ГАИ. Там, где она дежурит, инспектору не приходится кататься по больницам, чтобы найти специалиста, который бы освидетельствовал состояние водителя. Врача теперь часто можно было увидеть в экипаже патрульной машины ГАИ. Все делается быстро, да и автоинспектору не надо оставлять свой пост. Не исключено, что и это новшество сыграло свою роль в том, что в прошлом году при значительном росте государственного и индивидуального транспорта количество случаев пьянства за рулем в республике пошло на снижение. И все же радоваться рано. И сегодня треть всех ДТП совершается по вине пьяных водителей.

Проблема пьянства имеет много аспектов, и прежде всего социальный. Автор не ставил целью затронуть здесь все. Материал рейда подсказал совершенно определенную, специальную тему. Никто не умаляет, конечно, роли общественности, пропаганды и воспитательных мероприятий по повышению дисциплины водителей, таких мер, как предрейсовый медицинский контроль в автотранспортных предприятиях. Но надо, как говорится, и власть употребить. Быть может, усилив дорожный контроль, упростив, усовершенствовав процедуру медицинского освидетельствования, вооружив как работников ГАИ, так и медперсонал современными приборами для определения степени опьянения, мы отобьем охоту выезжать на дорогу в нетрезвом виде?

В. ПЕТРУХИН,
спецкор «За рулем»

Удмуртская АССР



И днем и ночью дорога живет своей напряженной жизнью.

Кажется, подозрения подтверждаются...

На дорогах Удмуртии часто можно увидеть рядом с работником ГАИ врача-автоинспектора общественной спецмедгруппы. Сегодня в рейд вместе с инспектором выехал хирург Ю. В. Перевощиков.

Фото автора

Редакция благодарит начальника ГАИ Удмуртской АССР В. Д. Цаплина, всех работников ГАИ, оказавших помощь в проведении рейда.

ЖЕНЩИНА ЗА РУЛЕМ

Вроде бы не так давно на водителей автомобилей смотрели почти как на первых воздухоплавателей. Их занятие казалось делом загадочным, трудным и опасным, доступным только мужчинам. Но время шло, улучшались дороги, надежнее и проще в управлении становился сам автомобиль, и сегодня десятки тысяч женщин обладают у нас водительскими правами. Женщина за рулем такси, малотоннажного грузовика или собственного автомобиля — это обычное дело. И, надо сказать, справляется она с ним очень неплохо. Как утверждает статистика, представительницы прекрасного пола реже, чем мужчины, становятся участниками дорожных происшествий с тяжелыми последствиями. Они более исполнительны и аккуратны за рулем, меньше рискуют и нарушают правила движения. И конечно, женщина, управляющая машиной в нетрезвом состоянии, явление исключительное, почти невероятное.

Все это так. Однако женщина остается женщиной со своими особенностями физиологического и психического свойства, не учитывать которые нельзя. Ни ей самой, ни тем, от кого зависит организация ее труда. Прежде всего она не должна равняться с мужчиной по допустимым нагрузкам. Женщина не может, например, управлять автомобилями большой грузоподъемности и вместимости. Само вождение их, конечно, не связано с каким-то перенапряжением, но ремонт таких машин, устранение возможных неисправностей в пути требует порой значительных физических усилий. А это женщине противопоказано. По мнению гигиенистов, переносимый ею вручную груз не должен превышать 10 кг. Можно ли допустить после этого, чтобы женщина выполняла такую работу, как, скажем, замена колеса у ЗИЛа или МАЗа. Наши наблюдения показали, что даже те женщины, которые трудятся на автомобилях малой грузоподъемности, значительно чаще, чем мужчины, жалуются на плохое самочувствие к концу смены. Это неудивительно: повышенное эмоциональное напряжение, машинный шум, вибрация, малоподвижная поза за рулем на женщине сказываются с особой силой. К тому же она немало устает и от домашних забот. Вот почему руководители автотранспортных предприятий, учитывая социальную роль женщины как матери, хозяйки дома, по возможности должны освободить ее от вечерних и ночных смен, сверхурочных работ. Да и сама она не должна переоценивать свои силы. В том числе и за рулем собственного автомобиля. 300—400 километров суточного пробега для женщины, на наш взгляд, максимальная норма при хорошем самочувствии, исправном автомобиле, приличной погоде и не слишком загруженной дороге.

Как известно, чтобы замедлить утомление, надо правильно сидеть за рулем. Женщина должна позаботиться об этом в первую очередь, ибо рабочее место водителя автомобиля рассчитывается конструкторами на среднего мужчину и для нее, как правило, оказывается великоватым. Поза на краю сиденья с вытянутой шеей быстро утомляет. Поэтому не поленитесь отрегулировать подушку и спинку так, чтобы иметь все точки опоры. Для этого, возможно, придется сиденье сделать повыше, подвинуть немного вперед, прямее поставить спинку. В общем, подогнать по фигуре. Неплохо на пол положить коврик из поролона, чтобы была достаточная опора и у ноги, управляющей педалью «газа». К тому же подвесные педали на современных легковых автомобилях для женской ноги иногда высоковаты. Коврик-толщинка выравнивает положение. Особо подчеркнем, что управлять автомобилем надо в удобной обуви. Желательно на низком каблуке. Такую пару рабочих туфель есть смысл всегда держать в машине на тот случай, когда вы едете в театр или на какое-либо торжество, требующее «парадной формы». Подумайте и об одежде. Садясь за руль, надо принять во внимание и такое соображение, как целесообразность, удобство: в дороге ведь всякое может случиться — непредвиденная остановка, поломка машины и т. д. Знайте также, что в жару у женщин быстрее нарушается терморегуляция тела, а на холоде быстрее снижается температура тела, особенно кожи бедра, голени и стопы.

Несколько слов о питании. Многие женщины, стараясь сохранить фигуру или похудеть, сидят на диете, отказываются от высококалорийной пищи. Для водителя это опасно. Имеющиеся данные об особенностях обмена веществ в организме водителей показывают, что их рацион питания должен включать кроме обычного сочетания белков, жиров и углеводов побольше так называемых неэнергетических компонентов — витаминов и минеральных солей. Поэтому, если у женщины-водителя и возникла необходимость в снижении калорийности пищи, то лучше это делать не за счет белков животного происхождения, а уменьшая в рационе сладости и мучные продукты. Советуем также не злоупотреблять крепким чаем и черным кофе.

Кстати, женщины более склонны заниматься самолечением, принимая различные лекарства, которые, по их мнению, им помогают — успокаивают, снимают головную боль и т. п. Для водителя прием медикаментов без контроля врача совершенно недопустим. Многие «обычные» для человека лекарственные препараты могут резко снизить надежность водителя, отрицательно сказаться на его психофизиологических качествах. Как и ряд так называемых «женских» заболеваний, перечень которых хорошо известен врачебным комиссиям, занимающимся периодическим медицинским освидетельствованием водителей.

Вообще женщина-водитель при любом заболевании обязана обратиться к врачу, поставив его в известность о том, что она управляет автомобилем. Специалист-медик, во-первых, решит, допустимо ли в ее состоянии продолжать заниматься этим делом, а во-вторых, воздержится от назначения лекарств,

НА ДОРОГАХ

БОЛГАРИЯ. В ближайшем будущем София и Ботевград — два города, разделенные широкой цепью гор, будут соединены современной 50-километровой автострадой, направляющейся к Черноморскому побережью. Введение в строй магистрали намечено на 1980 год.

ГДР. Новые Правила дорожного движения, которые были введены в действие в 1978 году, предоставили трамваю преимущество проезда перед всеми видами транспорта.

ПОЛЬША. Варшавские таксомоторные парки ввели новую форму обслуживания — прокат автомобилей без водителей. Варшавяне пользуются ими для выезда с семьей за город на воскресные дни. Успешно практикуется также прокат прицепов-караванов.

АВСТРИЯ. Совет по безопасности движения в Вене считает, что при технически правильном размещении деревьев у дороги безопасность движения выше, чем на дороге без деревьев вообще. Но для этого дорожное полотно должно быть шириной 8,5—9,5 м, а деревья — располагаться не ближе чем в 3 м от бровки и расстояние между ними — не меньше 35 м.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ. Применение задних светоотражающих катафотов на автомобилях позволяет значительно снизить вероятность ДТП из-за несвоевременного обнаружения стоящей или движущейся в темноте машины. Максимальное расстояние, на котором можно различить отблеск катафота, около 300 м. Вместе с тем исследования показали, что при включенных фарах встречных автомобилей эта дистанция сокращается в среднем на 17%.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ. По данным статистического управления, убытки, причиняемые всеми видами ДТП в стране, в 1978 году составят предположительно 1350 миллионов фунтов стерлингов против 1287 миллионов в предыдущем году.

НОРВЕГИЯ. В Осло испытывалась электронная система управления потоком транспорта на подходе к перекрестку. Чтобы как можно больше автомобилей оказалось перед светофором в момент появления зеленого сигнала, в 300 и 600 метрах от перекрестка были установлены световые табло, которые сообщали водителям рекомендуемую скорость. В отдельных случаях удалось повысить плотность потока на 48%.

США. За первые девять месяцев после введения законодательства об обязательном использовании ремней безопасности число погибших при ДТП снизилось по сравнению с тем же периодом предыдущего года на 14%, а получивших тяжелые травмы — на 17%. Анализ ДТП со смертельным исходом показал, что вследствие удара о щиток приборов погибло 37%, о рулевую колонку — 35% и о ветровое стекло — 22%. Около 30% погибших было выброшено из автомобиля. Во всех таких случаях ремни являются эффективным средством защиты.

США. Закончилось судебное разбирательство аварии, которая стала самой «дорогой» в истории автомобильного

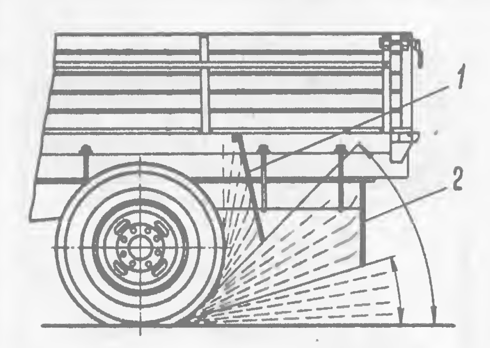
которые могут как-то повлиять на безопасность движения. Надо сказать, что в определенные периоды, когда в организме женщины происходят специфические обменные процессы, ее работоспособность заметно падает. Удлиняется время реакции на световые и звуковые сигналы, появляется «беспричинная» раздражительность, частая смена настроений, снижается сопротивляемость организма к воздействию внешних факторов. Хотя у здоровой женщины эти изменения, как правило, не выходят за пределы физиологических нормативов, все же в эти периоды надо сокращать время непрерывного вождения автомобиля, почаще давать себе отдых.

Нельзя управлять автомобилем во время беременности. На ее течении и исходах это отражается порой самым неблагоприятным образом. Беременность и без того связана с увеличением напряжения организма, изменением реактивности сердечно-сосудистой и нервной систем. При таких обстоятельствах дополнительные эмоциональные нагрузки, скажем, в сложных дорожных ситуациях могут вызвать неблагоприятную реакцию сосудов плаценты, что приводит к преждевременным родам. Такие случаи уже бывали. Кроме того, учащение сокращений сердечной мышцы, повышение кровяного давления, что является обычным при вождении машины, могут привести к возникновению специфических болезненных состояний. Профессиональных водителей врачи на это время переводят на другую работу. Те же, кто управляет собственным автомобилем, должны сами оставить это занятие на период беременности.

И последнее. Женщины считают, что забот у них больше, чем у мужчин. Пусть так. Но вождение автомобиля требует сегодня максимальной сосредоточенности, собранности. Поэтому не думайте за рулем о посторонних вещах. Все внимание — дороге, поведению других водителей и пешеходов. Иначе опасная ситуация застанет вас врасплох.

А. ВАЙСМАН,
руководитель лаборатории гигиены, физиологии и психологии труда водителей автомобилей, доктор медицинских наук
г. Горький

Грузовик и брызговик



Даже одно перемещение «брызговика» у грузового автомобиля из обычного положения (1) к краю кузова (2) способно почти вдвое уменьшить выброс воды и грязи из-под колес. Если же его фартук опустить ниже, эффект будет еще больше.

Мокрое полотно дороги, дождь, слякоть... Представление о такой погоде водитель часто связывает с пониженной скоростью, с особой осторожностью при движении. Но не всегда уменьшение скорости на сырой дороге диктуется только плохим сцеплением колес автомобиля с покрытием.

Кому из нас не приходилось видеть такую картину: по мокрой дороге движется автомобиль. Водитель его выдерживает, исходя из условий, оптимальную скорость. Но вот его обгоняет грузовик. Мгновение — и тот, кого обогнали, оказывается «с ног до головы» в грязи. Только резкое снижение скорости, а то и полная остановка спасают лишенного видимости водителя от неприятностей. А как же грязезащитные фартуки, или, как их чаще называют, брызговики? Вот о них-то и речь. Конструкция этих деталей не полностью соответствует тем целям, которым должно отвечать их применение на грузовиках. В своем теперешнем виде они защищают от грязи и влаги только «собственный» (назовем его так) автомобиль.

Заглянем в выпущенный НИИАТом сборник «Требования эксплуатации к безопасности конструкций грузовых автомобильных транспортных средств». В нем обращено внимание на требования к устойчивости, к надежности рулевого управления, тормозов и многих других элементов автомобиля. Но ничего не сказано о брызговике, хотя неудачная его конструкция способна свести на нет работу целых КБ по обеспечению наилучшего обзора из кабины водителя и эффективности действий светосигнальных приборов.

В самом деле, грязевой душ от некоторых, обычно мощных автомобилей порой настолько силен, что проехать рядом или за такой машиной, не потеряв при этом видимости, невозможно. Еще больше неприятностей на мокрой дороге доставляют различного рода тяжелые прицепы, у которых брызговики, как таковые, вообще отсутствуют. Например, водяная пыль от колес полуприцепа-рефрижератора поднимается примерно на 3/4 его полной высоты.

Грязезащитные фартуки могут выручить и в сухую погоду. На дорогах мы нередко встречаем знаки «Выброс гравия». Нужно ли говорить, какое значение имеют правильно установленные брызговики там, где, словно выпущенные из пращи, летят из-под колес камни.

Как же повысить эффективность брызговиков?

Были проведены эксперименты, которые показали, что для этого достаточно обеспечить их оптимальное расположение, форму и жесткость. Например, перенесение брызговика на крайнюю заднюю консоль позволяет намного ослабить выброс водяных частиц колесами и почти полностью избежать грязевого шлейфа, тянущегося за автомобилем или за прицепом. Если это отрицательно скажется на защите от грязи «собственного» автомобиля, можно поставить второй брызговик. Кроме того, он должен быть во всех случаях приближен к поверхности дороги (при этом необходимо применить конструкцию, которая исключала бы повреждение фартука при движении задним ходом). Наконец, для того, чтобы брызговик эффективно задерживал летящие из-под колес гравий и камни, он должен быть достаточно жестким. Применение при необходимости дополнительных боковых брызговиков позволит еще надежнее защитить от загрязнения автомобили, движущиеся в попутном и встречном направлениях.

Для разработки оптимальных конструкций понадобятся, бесспорно, более глубокие исследования. Но игра, как говорят, стоит свеч. Да и в перечень требований к транспортным средствам с точки зрения безопасности движения пора включить пункты, регламентирующие размеры брызговиков, их расположение и степень жесткости.

Попутно отметим, что на некоторых моделях легковых автомобилей заводы-изготовители вообще не предусмотрели установку брызговиков.

В. РЯЗАНЦЕВ,
А. ОБЕЛЬНИЦКИЙ,
кандидаты технических наук

ВСЕГО СВЕТА

транспорта США. Случилась она 29 апреля 1975 года в городе Игл Пасс в Техасе. Тягач с двухсекционным полуприцепом-цистерной, в которой находился опасный груз — 18 тонн сжиженного пропанбутана, двигался по дороге за легковой машиной. Когда она внезапно замедлила ход, водитель автопоезда повернул влево, затем вправо и затормозил. Его действия обернулись катастрофой. Цистерна оторвалась от тягача, столкнулась с бетонным ограждением и лопнула посредине. Одна часть, превратившись в огненную ракету, отлетела на полкилометра и, попав в три жилых автоприцепа, сожгла их. Другая разломилась на три огромных куска, которые разбросало в стороны более чем на 200 м. В результате убито 50 человек, 35 получили ожоги.

ФИНЛЯНДИЯ. Рост интенсивности железнодорожного и автомобильного движения привел к увеличению ДТП на железнодорожных переездах. Ежегодно здесь регистрируется в среднем 200 аварий, при которых погибает 50 человек.

ФРАНЦИЯ. Стоимость обучения на курсах водителей зависит от возраста желающих получить водительские права. В Париже, например, действует такой тариф: для людей от 18 до 25 лет — 2000—3000 франков, от 26 до 39 лет — 2400—3500, свыше сорока лет — от 3500 до 6000.

ФРАНЦИЯ. Разработано приспособление для повышения безопасности пассажиров на передних сиденьях автомобилей. Устройство связано с поперечиной позади бампера, которая при ударе автомобиля о препятствие передает через тяги усилие на приспособление, а оно сдвигает сиденье в глубь салона.

ФРГ. На автомагистралях ширина полос составляет 3,5—3,75 м. Исследования показали, что при ширине менее 3,5 м в условиях высокой интенсивности движения средние скорости грузовых автомобилей ниже на 7, а легковых — на 6 км/ч.

ФРГ. Фирмы «Телефункен» и «Бош» в качестве средства против автокатастроф предлагают импульсный радиолокатор с большим радиусом действия. Как утверждают, он различает треугольный дорожный знак на расстоянии 60 метров, малолитражный автомобиль — за 250 и грузовик — за 300 метров. В систему входит мини-компьютер, который обрабатывает полученную информацию и включает звуковую и световую сигнализацию.

ШВЕЙЦАРИЯ. Каждый год от бытовых и производственных травм в стране погибает в среднем 3000 человек, из них 1400 при дорожных происшествиях.

ШВЕЦИЯ. Испытана новая конструкция шин, разработанная с целью уменьшить износ покрытия дорог. Эксперименты показали, что новые шины в этом смысле на 40% лучше обычных, однако после 8000 км пробега их тормозные качества снижаются.

ЯПОНИЯ. Для предотвращения наездов на автомобили сзади предлагается устройство, контролирующее расстояние между машинами по силе света фар и включающее проблесковый сигнал в задней части автомобиля, когда другой сокращает дистанцию ниже допустимого предела.

•ЭКЗАМЕН НА ДОМУ•

Ответы на задачи, помещенные на стр. 24.

Правильные ответы — 2, 3, 6, 8, 10, 12, 14, 17, 20, 21

I. Количество полос и направления движения по ним устанавливаются только соответствующим указательным знаком и разметкой проезжей части. Если этого нет, то независимо от ширины проезжей части поворот направо надо выполнять только из крайнего правого положения (пункты 33, 4.8 и 87).

II. Показанный на рисунке знак запрещает въезд на узкий участок дороги в том случае, когда такие действия водителя могут затруднить встречное движение. В приведенной обстановке мотоциклист помех водителю легкового автомобиля не создает и имеет право двигаться одновременно с ним (пункт 26, 2.24).

III. На этом участке дороги нельзя стоять ни справа, ни слева. В первом случае стоянка запрещена дорожным знаком, а во втором потому, что на левой стороне дорог с односторонним движением разрешена только остановка (пункт 99 «а»).

IV. В этой ситуации водители должны руководствоваться общим правилом, по которому движущийся прямо имеет преимущество перед поворачивающим налево. При работающем светофоре знаки приоритета не действуют (пункты 59 и 113).

V. На перекрестке равнозначных дорог трамвай перед нерельсовыми транспортными средствами имеет преимущество. Водитель грузовика обязан уступить дорогу приближающемуся справа легковому автомобилю, а затем уже закончить разворот (пункт 111).

VI. При проезде мимо трамвайной остановки, расположенной посредине дороги, водитель должен останавливаться, как сказано в Правилах, «при необходимости». Понимать это надо так: если на проезжей части нет пешеходов, идущих к остановке или от нее, то останавливаться не надо (пункт 117).

VII. Если в кузове грузового автомобиля находятся люди, то во всех случаях его скорость не может превышать 60 км/ч (пункт 150).

VIII. На перекрестках обгоны разрешены только по направлению главной дороги, а в данном случае перед нами перекресток равнозначных дорог (пункт 95 «а»).

IX. С этого года Правила требуют от водителей при перевозке групп детей включать на автомобиле ближний свет фар в любое время суток и независимо от условий видимости (пункт 133).

X. При скорости 70 км/ч автомобиль проходит в секунду 19,5 метра пути.



Что изображено на этом снимке!

— Ну, конечно, столб! — скажет наверняка любой читатель.

Признаться, мы тоже сперва так решили, но, поразмыслив, засомневались: кто же будет ставить столбы прямо посреди дороги! И после таких несложных логических заключении пришли к выводу, что загадочный предмет на снимке не что иное, как... монумент, скромно, хотя и в несколько модернистском стиле, увековечивший безответственность и легкомыслие тех, в чьем ведении находится участок дороги в Киевской области, соединяющий поселок Ново-Украинку с дорогой Киев—Харьков. К сожалению, автор «монумента» нам неизвестен. Остается надеяться, что работники областного дорожного управления воздадут ему должное и без промедления устранят эту железобетонную угрозу безопасности движения.

«Добро пожаловать!» и «Вход воспрещен!»

Кто из нас, увидев на дверях рядом такие таблички, не подумал бы, что это просто-напросто шутка. А вот, поди ж ты, есть, оказывается, люди, лишенные чувства юмора. К ним, видимо, относится и читатель, приславший в редакцию этот снимок. Он к ситуации, которую вы видите на фотографии, отнесся всерьез.

Что же здесь особенного! Ну висит себе знак «Главная дорога» и заманивает водителей: проезжайте, мол, не стесняйтесь. Правда, рядом другой знак пристроился, категорически запрещающий движение по той же дороге всем, кроме водителей такси, как написано на табличке под знаком. Ну и что! Вы же видите, что водители, проезжающие по ул. Гоголя в Евпатории, это предписание как шутку и расценили. А как относятся к этому сами работники ГАИ!



СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

МЕТАНОЛ ВМЕСТО БЕНЗИНА

Группа автолюбителей из Казани обратилась с просьбой разъяснить, что препятствует использованию метанола в качестве топлива. Вопрос связан с тем, что в отдельных сообщениях в печати его называют вероятным заменителем высокооктанового бензина и приводят ссылки на эксперименты фирмы «Фольксваген».

Метанол, метиловый спирт, или, как его еще называют, древесный спирт, в качестве топлива применялся давно, правда, в ограниченной сфере — на гоночных автомобилях и мотоциклах.

Одно из его достоинств — высокая антидетонационная стойкость (мотоциклы ЯВА для спидвея и гонок по льду работают на чистом метаноле при степени сжатия 14). Во время испарения метанол поглощает в три с лишним раза больше тепла, чем бензин. Поэтому высокофорсированный двигатель благодаря метиловому спирту получает как бы дополнительное, «внутреннее» охлаждение. Обычный же мотор дорожного автомобиля или мотоцикла может вместо высокооктанового бензина без вредных последствий работать на смеси низкооктанового топлива с метиловым спиртом. Переходом с бензина на чистый метанол (с соответствующими изменениями регулировок карбюратора и зажигания) можно поднять мощность двигателя на 20—25%. Такой способ форсировки нашел распространение на рекордно-гоночных автомобилях и мотоциклах, а также, как уже сказано, на мотоциклах для трековых гонок. В подавляющем большинстве других видов автомотоспорта применение спиртового топлива запрещено.

Метиловый спирт при сгорании практически не оставляет в цилиндрах нагара, но на этом и заканчиваются его положительные свойства.

Из-за высокой скрытой теплоты испарения пуск двигателя на метиловом топливе затруднен, особенно зимой. Любители спорта знают, что в перерывах между заездами механики «греют» моторы на мотоциклах для гонок по льду.

Метанолу (в какой-то степени и его смеси с бензином) свойствен и другой недостаток. У него вдвое меньшая по сравнению с бензином теплотворная способность. В результате двигатель, работающий на метиловом спирте, расходует почти вдвое больше горючего. Любопытный пример: на чемпионате СССР по кольцевым мотогонкам 1953 года — тогда разрешалось применение спиртового топлива — расход его у мотоцикла-одиночки М—76 класса 750 см³ составлял 10,3 л/100 км при работе на бензине и 25,6 л/100 км на метаноле!

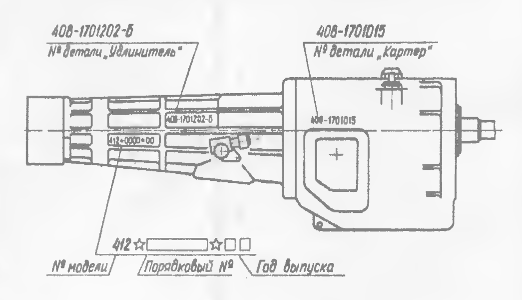
Кроме того, метиловый спирт жадно поглощает влагу.

Серьезным препятствием к распространению метанола в качестве автомобильного топлива служит его ядовитость. Отравление происходит не только при попадании этой жидкости внутрь организма, но и от вдыхания паров и проникновения через кожу.

Тем не менее фирма «Фольксваген» ведет эксперименты по изучению свойств бензинометанольных топливных смесей. Первые результаты опытов заинтересовали предпринимателей, и, по сообщениям шведской печати, в этой скандинавской стране, не имеющей природных запасов нефти, выдвинут проект сооружения завода по производству метанола. Однако пока вопрос об использовании метанола как топлива не выходит за рамки экспериментов и предположений.

НОМЕРА НА КОРОБКЕ ПЕРЕДАЧ

«На картере коробки передач моего «Москвича—412» я обнаружил несколько групп цифр. Причем среди них есть и «412» и «408». Что они означают?» С таким вопросом обратился к нам автолюбитель Н. Петренко из Смоленска.



Многие детали в коробке передач «Москвича—412» имеют заводской номер, начинающийся с «408», хотя, надо заметить, это не означает, что они взаимозаменяемы с аналогичными деталями «Москвича—408».

На коробке передач должны быть три группы цифр (см. рисунок). Две — на удлинителе и на картере — выполнены выпуклым шрифтом при отливке деталей. Это заводские номера. Третья группа — обозначение модели коробки, ее порядковый номер и год выпуска. До ноября 1968 года эти данные выбивались на картере, позднее их начали ставить на удлинителе.

РЕЛЕ «ПЛАНЕТЫ-СПОРТ»

«Просим опубликовать схему реле указателей поворота, применяемую на мотоцикле «ИЖ—Планета-спорт», поскольку ее нет в инструкции». С таким пожеланием обратились в редакцию мотолюбители В. Верещако из Донецкой области, К. Николаев из Перми и другие.

Представляем схему реле ИЖ РП-2С (рис. 1) и для справок — цоколевку транзисторов (рис. 2).

Рис. 1. Электрическая схема реле ИЖ РП-2С: резисторы R1—R7 типа ВС; R8, R9 — типа МЛТ; конденсаторы C1 и C2 типа К50-3; величины напряжений могут отличаться от указанных на схеме на ±20%; R4 — подбирают при регулировании; приборы, обведенные пунктиром, установлены на мотоцикле.

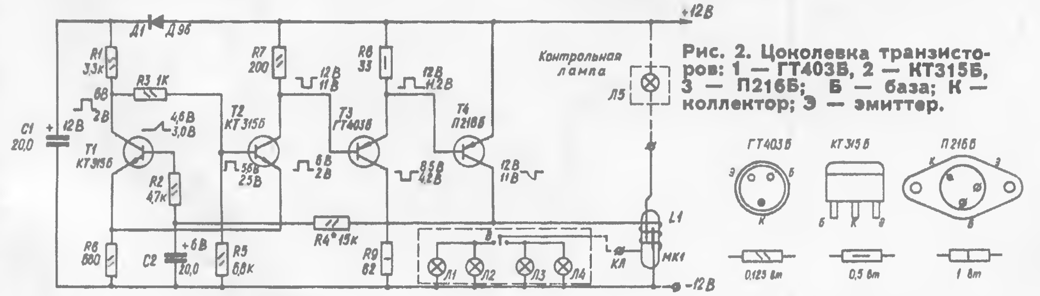


Рис. 2. Цоколевка транзисторов: 1 — ГТ403Б, 2 — КТ315Б, 3 — П216Б; Б — база; К — коллектор; Э — эмиттер.

ПРОВОЛОЧКА ПОЛАГАЕТСЯ

«Приобрел в магазине датчик указателя давления масла ММ-393А, который используется на автомобилях ВАЗ—2103 и ВАЗ—2106, — пишет в редакцию А. Спрогис из Вентспилса. — В отверстии, через которое масло поступает в датчик, я заметил кусочек медной проволоки и удалил его, посчитав, что это результат небрежности при сборке. Но в старом датчике оказалась такая же проволочка. Хотелось бы знать: нужна ли она или наличие проволочек — простое совпадение?»

Как сообщили редакции на Волжском автозаводе, медная проволочка в датчике давления масла ММ-393А нужна. Она служит для поддержания правильного режима его работы.

ДЛЯ ВАЗ—2106 «ТЕКТИЛ» НЕ НУЖЕН

Читатели Ю. Чешко из Люберец и ленинградец Л. Саравайский просят разъяснить, почему на сервисных предприятиях объединения «АвтоВАЗ» отказались обработать днища их «жигулей—1600» антикоррозионным составом «Тектил».

Как сообщили редакции в «АвтоВАЗтехобслуживании», днища автомобилей ВАЗ—2106 обрабатываются на заводе пластизольной мастикой Д-11 А. По сравнению с мастикой ВПМ-1, наносимой на днища автомобилей ВАЗ других моделей, она обладает лучшими эксплуатационными свойствами, хорошо защищает металл от коррозии, служит как противошумный материал. Кроме того, пластизольная мастика не требует дополнительной обработки.

В состав «Тектила» и «Мовиля» входят компоненты, вызывающие размягчение и отслоение пластизольного покрытия от днища автомобиля. Вот почему владельцам ВАЗ—2106 было отказано в выполнении заявленной работы.

ШИНА ИЯ-173

Читатель К. Иванов из Челябинска просит рассказать, можно ли шины модели ИЯ-173 (размер 155R13) устанавливать на «жигули».

Как сообщили редакции специалисты, радиальные шины ИЯ-173 рассчитаны на 13-дюймовые колеса с посадочной шириной обода 4,5J (114 мм). Их можно использовать на «жигулях» моделей ВАЗ—2101 и ВАЗ—21011. При этом давление воздуха в шинах передних колес должно быть 1,7 кгс/см², задних — 1,9 кгс/см².

Устанавливать шины ИЯ-173 на более узкие колеса «москвичей—408» выпуска до 1970 года и «запорожцев» (посадочная ширина обода 102 мм) недопустимо.

«ЗА РУЛЕМ» ОБ ЭЛЕКТРОМОБИЛЯХ

«Меня интересует все, что связано с электромобилями, — пишет С. Харьков из поселка Комсомольский Тюменской области. — Сообщите, пожалуйста, в каких номерах «За рулем» выступал на эту тему».

Статьи, характеризующие нынешнее положение дел с электромобилями и перспективы их развития, были опубликованы в № 12 за 1972 г. на стр. 21, в № 5 за 1974 г. на стр. 14 и в № 11 за 1975 г. на стр. 21. Кроме того, материалы по отдельным опытным электромобилям, построенным в нашей стране, можно найти в № 6 за 1973 г. на стр. 5, № 2 за 1976 г. на стр. 11, в № 1 за 1977 г. на стр. 39, в № 11 за 1977 г. на стр. 9.

ПО ТУ СТОРОНУ

Анализ или нажим?

Приносит ли пользу ограничение максимальных скоростей на автомобильных дорогах? Вопрос, вроде бы, ясен. И все-таки дискуссии на эту тему не кончаются. Говорят, в спорах рождается истина, и любые научно обоснованные соображения, конечно, заслуживают внимания, помогают найти оптимальные решения. Но можно ли принимать всерьез, скажем, рассуждения о том, что лимиты скоростей ограничивают личную свободу граждан? Между тем дело порой принимает именно такой оборот.

В конце прошлого года правительство ФРГ отменило закон об ограничении скоростей движения на автомагистралях. Вот что написала по этому поводу французская «Юманите».

Наши соседи — немцы ФРГ — недавно отказались от каких-либо ограничений скорости на всех своих автомагистралях. Отныне остаются лишь рекомендации водителям не превышать 130 км/ч. Решение это, как заявлено, опирается на серьезные исследования, анкетные данные. В них сравнивалась обстановка на восьми участках дорог, где скорости ограничивались, с восемью другими, где такие режимы не вводились. На первых за два года погиб 731 человек, на «свободных» — 825. Видимо, эти результаты не произвели впечатления. Правда, анкета не была ограничена подсчетом числа жертв, авторы ее пытались установить и стоимость потерь времени из-за ограничения скоростей. Но подсчет этот носил весьма приблизительный характер, а итоги его так и не были объявлены.

«Юманите» считает, что мотивы, заставившие правительство ФРГ принять это решение, были совсем иного происхождения. Оно явно уступило нажиму производителей автомобилей. Последние утверждают, что ограничение скорости до 130 км/ч якобы неизбежно приведет к ухудшению качества автомобилей, поскольку большая часть выпускаемых моделей создана для быстрой езды, и в результате немецкий автомобиль потеряет свое техническое превосходство.

В этом, видимо, и кроется главная причина отказа от лимита скоростей. Техническое превосходство (читай — миллиардные прибыли автомобильных концернов) — вот что побуждает пренебречь мерами, сохраняющими сотни, тысячи человеческих жизней.

Давно доказано, — пишет «Юманите», — чем выше скорость автомобиля в момент столкновения, тем более разрушительное действие оказывает ее резкое падение на организм человека, и, конечно, маньяков скорости надо остановить.

Но что значат эти доводы перед лицом всемогущего бога прибыли.

Л. ПАШКИН

Книжная полка

Трассы, которые мы выбираем

Книги по автомобильному спорту не залеживаются на прилавках. Интерес к ним сегодня достаточно велик. Даже такие специальные работы, как «Подготовка автомобильных двигателей к соревнованиям» Э. Сингуринди, не говоря уж об очерковой «Москвичи на «москвичах» Ю. Клеманова, быстро становятся библиографической редкостью.

По-прежнему главная роль в выпуске книг по автомобильному спорту принадлежит издательству ДОСААФ. Среди его последних изданий — обстоятельная и глубокая работа А. Сабинина «Автодромы и специальные трассы». Тема книги — выбор и строительство трасс для кольцевых гонок, ралли, кроссов, многоборья — напрямую связана с вопросами безопасности в автомобильном спорте, приобретающими с ростом скоростей первостепенное значение. Существующие разноречивые суждения относительно оборудования трасс, первые международные рекомендации ФИА, параметры лучших мировых и отечественных трасс подвергнуты А. Сабининым серьезному анализу, и на его основе предложены выводы, полезность которых трудно преувеличить.

На 160 страницах книги читатель найдет не только классификацию трасс, их оценку, требования безопасности. Автор выдвигает также разработанные им предложения по выбору конфигурации трасс, в частности для зимних гонок, рекомендации, исходящие из необходимости создать трассу практически без участков резкого торможения.

А. Сабинин знакомит нас и с интересными трассами для слалома, которые могут быть использованы при проведении массовых соревнований в первичных организациях ДОСААФ. Скудость данных, имевшихся на этот счет, сдерживала развитие соревнований такого рода; теперь их организаторы получили желанную информацию. Можно, конечно, посетовать, что в книге маловато вариантов трасс для слалома, что в ней почти ничего нет о трассах для картинга и ралли-кросса. Но, как говорится, лиха беда начало.

Важно, в конце концов, не то, чего нет, а то, что есть в книге, являющейся у нас первым специальным изданием по спортивным трассам.

С. МАРЬИН

По письму приняты меры

Читатель М. Кулигин из пос. Семиозерье Ленинградской области сообщил в редакцию о непорядках, с которыми он столкнулся при ремонте своего автомобиля ВАЗ—21011 на выборгской СТО № 9. Письмо было направлено в Главленавтотранс. Вот что ответил нам начальник УРПС главка Ю. Репин:

«Сведения, изложенные в жалобе М. Кулигина, проверяла компетентная комиссия. Она установила, что аварийный автомобиль был принят в ремонт начальником СТО П. Светцовым необоснованно, поскольку необходимых запчастей для восстановления и укомплектования машины на станции не было. Также допустил неточности мастер А. Миронов, определяющий объем работ: в заказ-наряд были вписаны детали, установка которых не требовалась.

По результатам работы комиссии за волокиту с ремонтом, разукомплектование автомобиля и нарушение правил предоставления услуг начальник выборгской СТО № 9 П. Светцов снят с должности. На остальных лиц, ответственных за своевременный ремонт и обслуживание автомобилей, наложены взыскания.

Объем работ, вписанный в заказ-наряд без согласования с заказчиком, снят с плана станции. Деньги, взятые за его выполнение, клиенту возвращены».

* * *

О неудовлетворительной организации торговли автомобилями на станции «Красная Пресня—Товарная» (Москва, Силикатный пр., 12) от магазина «Автомобили» сообщалось в письме читателя И. Ратькевича. Редакция направила его в главное управление торговли Мосгорисполкома.

Как сообщил редакции начальник контрольно-инспекторского отдела управления В. Киреев, по жалобе покупателя проведена проверка работы товарной станции. Факты, изложенные в письме, имели место. Приказом по магазину «Автомобили» механику П. Шитикову за плохое обслуживание покупателей объявлен выговор с лишением премиальной доплаты за месяц. За недостаточный контроль и другие упущения привлечен к дисциплинарной ответственности заместитель заведующего секцией И. Ржанов.

Отпуск автомобилей покупателям со станции «Красная Пресня—Товарная» запрещен.

На 1-й странице обложки — фото В. Князева.

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.
Сдано в производ. 2.1.1979 г. Подписано в печать 29.01.1979 г. Тираж 3 200 000
Рукописи не возвращаются.
Бум. 60×90 1/8, 2 бум. л. = 4 п. л. Цена 80 коп. Зак. 2314. Г-22639.
3-я типография Воениздата
Издательство ДОСААФ, Москва